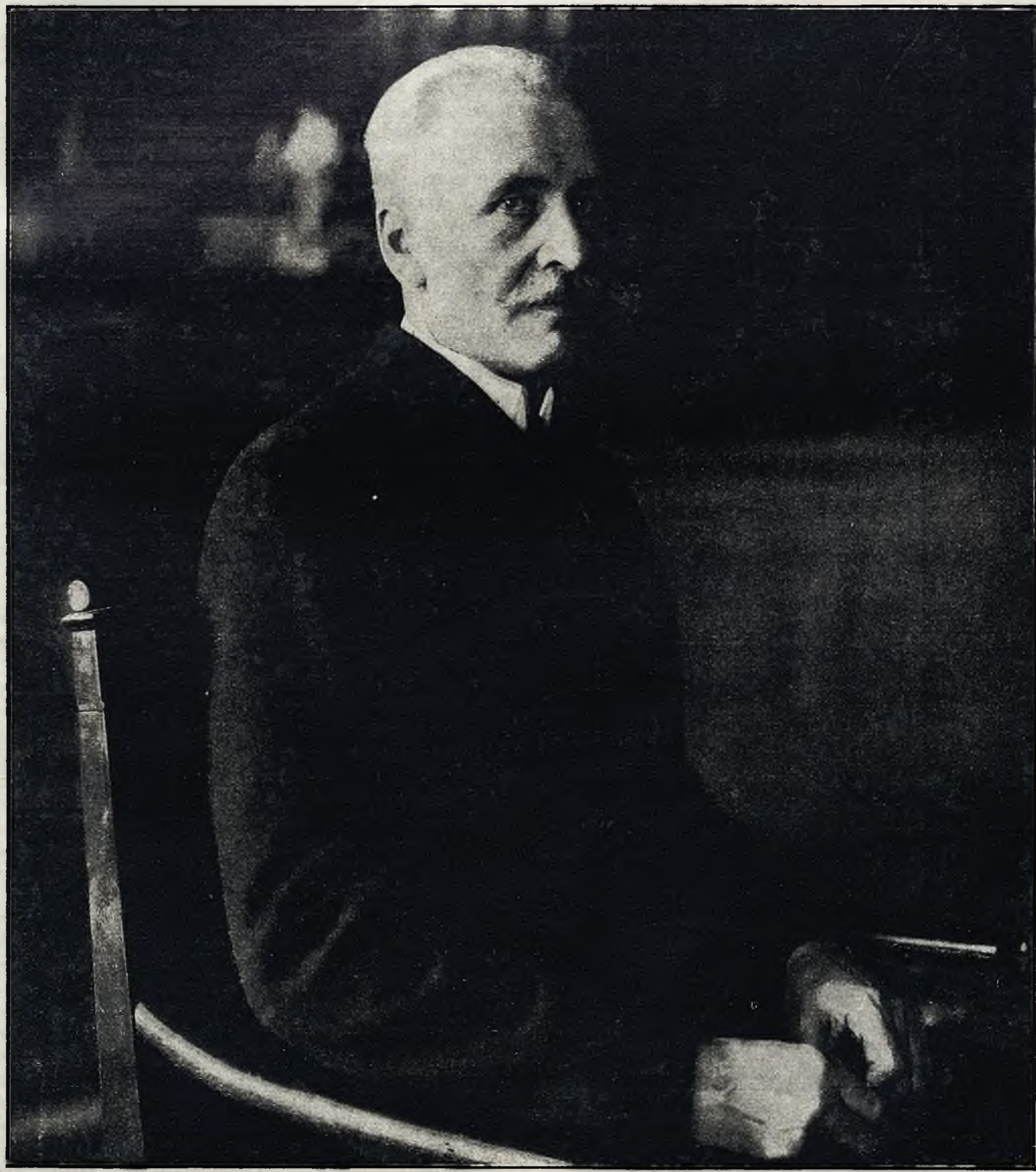
LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr. 9 (36) WARSZAWA, WRZESIEŃ 1926 Rok IV

NOWY WYSOKI PROTEKTOR L. O. P. P.



PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ PROF. IGNACY MOŚCICKI *Fot. K. Pęcherski*

* * *

Nowy Wysoki Protektor Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Pismem Nr. 10371/26 z dn 31 sierpnia b. r. Kancelarja Cywilna zawiadomiła Zarząd Główny L. O. P. P., że Pan Prezydent wyraził zgodę na objęcie Protektoratu nad Ligą Obrony Powietrznej Państwa.

Fakt ten jest najlepszą odpowiedzią — z jednej strony na wichrzenia nieodpowiedzialnych jednostek, krecią robotę świadomych lub nieświadomych wrogów Ligi, podkopujących korzenie tej zasłużonej organizacji, z drugiej — na stwierdzoną, niestety, tu i owdzie na skutek tej kreciej roboty dezercję członków L. O. P. P. z pod jej sztandarów.

Pierwszy Obywatel Polski wierzy w Ligę Obrony Powietrznej Państwa, ma zaufanie do jej nowego Zarządu, ocenia jej pracę i docenia jej znaczenie.

L. O. P. P. nie zawiedzie położonego w niej zaufania Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Wzmocniona tem zaufaniem, oczyszczona ze szkodliwych chwastów, oparta na nowym statucie, który już w listopadzie b. r. uchwali Ogólne Zgromadzenie, — ze zdwojoną energją przystępuje do dalszej pracy ,ad majorem Poloniae gloriam".

Środków do tej pracy ma jej dostarczyć „Tydzień Lotniczy", który w dniach 10 — 17 października b. r. odbędzie się na terenie całej Rzeczypospolitej.

Po objęciu Protektoratu nad Ligą Obrony Powietrznej Państwa przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej kolej teraz na społeczeństwo.

Niechaj obejmie ono, jak Polska długa i szeroka, protektorat nad „Tygodniem Lotniczym", niechaj go poprze w miarę sił swoich i możności, niechaj, tak często rozproszone, skupi się na ten okres pod sztandarem Ligi w wielkim i zgodnym wysiłku, od którego w znacznej mierze zależeć będzie, czy mamy być w dalszym ciągu Kopciuszkiem wśród narodów lotniczych świata, czy też stworzymy własne, swoje, p o l s k i e lotnictwo.

Lotnictwo polskie, które jest przyszłością Polski.

Dezercja z szeregów L. O. P. P.

P. dr Roman Wybranowski, b. starosta płoński, członek-sekretarz Zarządu Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. ogłosił list otwarty „do pp. „byłych" członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa".

„List otwarty" został wywołany smutnym faktem: oto z niektórych Komitetów Powiatowych Ligi nadchodzą wiadomości, że liczba członków L. O. P. P. gwałtownie się kurczy. Jedną z głównych przyczyn tego stanu rzeczy jest niewątpliwie osławiona broszura p. Lewickiego, z którą już należycie rozprawiło się ostatnie Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. i który nie spodziewał się zapewne takiego rezultatu swojej działalności „sanacyjnej".

Nie mogąc ze względu na brak miejsca ogłosić listu w całości, pragniemy bodaj przytoczyć kilka uwag.

P. Wybranowski pisze:

„Nie zasłaniajcie się, Panowie, „byli członkowie L. O. P. P." tem, że pieniądze Wasze „idą na niewiadome cele", że zostały „źle użyte".

Nie tędy droga, Panowie! Krytykujcie, żądajcie sprawozdań, kontrolujcie — nie jesteście żołnierzami, którzy nie mają prawa głosu — ale nie bądźcie dezerterami!

Czy uświadamiacie sobie doniosłość Waszej dezercji?

Przyznajcie się, Panowie — miejcie tę odwagę — ilu z Was skorzystało ze sposobności, by nie płacić 50 gr. miesięcznej składki i aż... 6 zł. rocznie? Ilu z Was bywało na posiedzeniach i chciało pracować dla L. O. P. P.?

Jeżeli uważacie, że pieniądze Wasze nie trafiają tam, gdzie powinny, że zostały niewłaściwie użyte lub zgoła przepadły — to mogliście, i możecie, zażądać zwołania Walnego Zgromadzenia. Macie do tego prawo. Możecie wnieść skargi, domagać się surowego śledztwa.

Panowie Prokuratorzy i Sędziowie Śledczy znajdą czas na rozpatrzenie skarg Waszych.

Ale Wy, Panowie „byli" członkowie L. O. P. P., „w świętem obywatelskiem oburzeniu" wolicie wypisać się z L O. P. P. i.. nie płacić 50 groszy miesięcznie!"

Gorzkie te, lecz, niestety, słuszne i potrzebne słowa p. Wybranowskiego pod adresem tych, którzy małodusznie zrzekli się zaszczytnego tytułu „budowniczych polskiej floty powietrznej", polecamy rozwadze ogółu członków L O P. P. i obywateli, ludzi dobrej woli i troski o przyszłość kraju.

Bowiem, jak kończy autor „listu otwartego": „Nigdy nie jest zapóźno b ł ą d swój uznać i zło naprawić, zwłaszcza gdy chodzi o Ojczyznę, o naszą Polskę".

Nowe dzieło L. O. P. P.

W niedzielę, 29 sierpnia br. odbyła się na lotnisku poznańskiem w Ławicy piękna uroczystość 5-tej rocznicy istnienia 3 p. lotn.

Uroczystość połączona była z poświęceniem hangarów, ufundowanych przez L. O. P. P.

Kiedy z powodów budżetowych M. S. Wojsk. musiało zaniechać wykończenia budowy rozpoczętych hangarów, wystąpiła Liga Obrony Powietrznej Państwa. Dzięki jej skutecznej pomocy finansowej wybudowano 2 nowe hangary. Tablice skromne na ścianach hangarów głosić będą potomności, iż budowle powstały dzięki ofiarności L. O. P. P. ze składek samorządów miejskich i gminnych Województwa Poznańskiego.

Poświęcenia hangarów dokonał proboszcz garnizonowy ks. Tomiak, w asyście gen. Hausera, szefa lotnictwa pułk. Rayskiego, dowódcy i korpusu oficerskiego 3 p. l. oraz przedstawicieli władz z p. Kiedaczem na czele. Zarząd Główny L. O. P. P. reprezentował specjalnie delegowany do Poznania wiceprezes Zarządu, sędzia Sądu Najwyższego p. Falkiewicz. Przy odsłonięciu tablic pamiątkowych przemawiali: p. starosta Kłos, jako przedstawiciel L. O. P. P. i gen. Hauser. Po uroczystości przedefilował wzdłuż szeregu samolotów przed gen. Hauserem i jego otoczeniem 3 pułk lotniczy.

Święto 3 pułku lotniczego było jednocześnie świętem L. O. P. P.

Oby świąt takich mieliśmy jak najwięcej!



Ś. P. EDWARD SŁOŃSKI
Piewca „Tej, co nie zginęła"

EDWARD SŁOŃSKI

NA GWIEZDNYM SZLAKU

Przepiękny ten poemat, jedną z ostatnich prac swoich przed śmiercią, zmarły niedawno znakomity poeta napisał dla Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Zanim poemat ś. p. Edwarda Słońskiego ukaże się w najbliższym czasie w wydaniu książkowem, jako wydawnictwo L. O. P. P., podajemy jego zakończenie. (Przyp. Red.).

. . . .

Tym szafirowym stepem
nad otchłanią bezdenną
leciał za marą senną
Hołoda w noc wiosenną.

Zrobiło mu się naraz
swobodnie i przestronno,
jakby ogromną łąką
jechał wieczorem konno.

Rosa na kwiaty spadła,
już kwiaty śpią pod rosą,
anioły wyszły z lasu,
sny białe dzieciom niosą.

Zadumał się Hołoda,
jak to tak nieraz czynim,
i nagle jeden anioł
usiadł na skrzydle przy nim.

Jak wryty w szafirowe,
mieniące się błękity,
zatrzymał się samolot
kurzawą gwiazd okryty.

— Pójdziemy — rzecze anioł —
tam maszyn nie potrzeba!
Niech stoi, zanim wrócim,
tutaj na środku nieba.

I poszli... lecz o dziwo,
nie poszli — polecieli...
Skrzydłami zaszumieli
w szafirowej topieli.

Skrzydłami zaszumieli
kędyś na gwiezdnym szlaku,
w gwiazdach się zabłąkali
i zginęli bez znaku.

Szli, lecieli sto godzin,
sto długich dni czy roków —
w bezczasie gwiezdnych mroków
szukali swych wyroków.

Szli pod świtem błękitem,
jak szafirowem morzem,
aż się wreszcie znaleźli
gdzieś przed obliczem Bożem.

Straszno jest do stóp Bożych
stoczyć się grudką ziemi,
patrzeć w Boskie oblicze
oczami śmiertelnemi.

Szukać siebie i nie móc
na ziemi i na niebie,
ani na żadnem miejscu
znaleźć samego siebie.

Próżno w obliczu Bożem
szukał Hołoda siebie
i próżno gwiazdy swojej
wypatrywał na niebie.

Ktoś kochany i bliski,
co był z nim od kołyski,
szedł przy nim i zdmuchiwał
gwiazd mieniące się błyski.

— Zamknij oczy i nie patrz!
Niechaj mrok cię otoczy!
Nie wszystko mogą widzieć
śmiertelne twoje oczy!

VIII

Ktoś kochany i bliski,
co był z nim od kołyski,
wiedzie go przez gościniec
od złotych gwiazd śliski

i mówi, gasząc gwiazdy
na szafirowem niebie:
— Każdy swój lot najwyższy
musi wydobyć z siebie!

Płatowce czeskie

Prezes czeskosłowackiego związku pilotów dr. Lhota odwiedził w czasie swych lotów turystycznych Warszawę. Dr. Lhota lata stale i na każdej przestrzeni na małych samolotach zbudowanych wraz z silnikiem w fabrykach czeskich.

Jednopłatowiec turystyczny B H-11 fabryki „Avia"

Samolot BH 11 jest jednym z klasycznych typów konstrukcji Benesza i Hajna i odznaczył się poza dużą liczbą przelotów np. Praga — Londyn, Praga — Rzym i t. p. zdobyciem zeszłorocznej nagrody międzynarodowej Coppa d'Italia.

Samolot BH 11 z silnikiem czeskiej konstrukcji Walter 60 KM., to nader rozpowszechniony dwumiejscowy aparat sportowy, nadający się również jako szkolny — w wojsku jako samolot łączności.

Główne wymiary tego samolotu są następujące:

rozpiętość	9,72	m. (10,20 m)
długość całkowita	6,64	„
wysokość całkowita	2,53	„
powierzchnia nośna	13,6	m² (14,2 m²)
ciężar samolotu próżnego	352	kg.
„ użyteczny	228	„
„ w locie	580	„
Obciążenie na 1 m²	42,5	kg/m²
„ „ 1 KM	9,7	kg/KM.

Spółczynnik bezpieczeństwa 10.

Fabryka buduje dwa rodzaje skrzydeł, co uwidocznione jest w zestawieniu wymiarów i tak dane w nawiasach odnoszą się do samolotu turystycznego, mniejsze wymiary posiada typ szkolny.

Skrzydła drewniane pokryte między krawędzią natarcia i tylną podłużnicą fornierem oraz całe — płótnem.

Skrzydła osadzone są na czopach w dolnej podłużnicy kadłubowej i zawieszone na dwuch parach cięgien (rurowych) krytych powłoką profilową dla zmniejszenia oporu.

Zdejmowanie i nasadzanie skrzydeł jest bardzo łatwe i zajmuje parę minut czasu, przyczem samolot wymaga bardzo niewielkiego hangaru, co stanowi zaletę jego, jako aparatu sportowego.

W czasie przewożenia skrzydła umieszcza się po obu stronach wzdłuż kadłuba.

Kadłub, jak wszystkie konstrukcje Benesza i Hajna, drewniany — z 4 podłużnic i ram nadających przekrój prostokątny, zwężający się do tyłu. Pokrycie kadłuba fornierem.

Miejsce dla pilota za pasażerem.

Opierzenie z drzewa, powierzchnie sterowe z rur stalowych, krytych płótnem.

Podwozie typu mieszanego drewniano-metalowe. Pionowe słupki drewniane pozostałe ramiona V—oraz poprzeczne słupki z rur metalowych, zaopatrzonych w profilowaną powłokę. Oś osadzona normalnie na sprężynowaniach gumowych. Na tylnim końcu kadłuba ostroga metalowa.

Zbiornik benzynowy znajduje się w górnej części kadłuba zaraz za silnikiem. Zbiornik dla oliwy umieszczony tuż koło silnika.

Zapas benzyny na 4 godziny lotu z pełnym gazem.

Silnik gwiazdowy konstrukcji własnej Waltera umieszczony jest na specjalnie w tym celu zbudowanej pełnej ściance przedniej kadłuba.

Samolot BH 11 jest nader stateczny i łatwy do kierowania. Wszelkie akrobacje dają się na nim robić z dwoma osobami i przy pełnem obciążeniu.

Normalnie osiągane wyczyny na samolocie BH 11 są: wznoszenie się na 2000 m. w ciągu 12 minut, szybkość lotu na przestrzeni 3 klm. — 160 klm/godz., szybkość lądowania 65 klm./godz., pułap 4000 m.

W czasie zawodów szybkości w Pradze — samolot ten osiągnął w roku ubiegłym średnią szybkość na przestrzeni 200 klm. przeszło 150 klm./godz.

Na konkursie włoskim pilot Fritsch osiągnął średnią szybkość 140 klm./godz. na przestrzeni 325 klm., większą od innych zawodników mających na samolocie silniki 70 i 75 KM.

Częste i dalekie loty dr. Lhoty są najlepszym dowodem dobroci i wytrzymałości samolotu BH 11, gdyż należy zaznaczyć, że pilot ten dokonał większości przelotów na tym samym aparacie.

Dwupłatowiec wywiadowczy A-11 fabryki „Aero"

W związku z przelotem przez Warszawę kpt. Stanowskiego zainteresuje czytelników „Lotu Polskiego" opis samolotu firmy czeskiej „Aero", na którym wzmiankowany pilot dokonał lotu.

Samolot A-11 jest przeróbką klasycznego typu konstruktora Husnika znanego jako A-12. Tak jeden jak i drugi typ samolotu zdobył szereg nagród i rekordów narodowych i międzynarodowych.

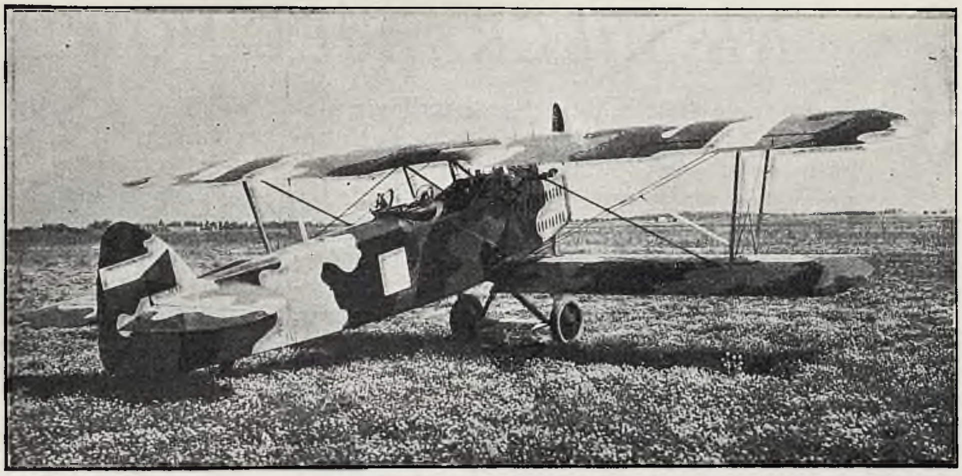


SAMOLOT CZESKI „AVIA" B. H. 11

A-11 z silnikiem czeskim, Walter W-IV 240 KM (przeróbką B. M. W.), to rozpowszechniony w armji czeskiej samolot wywiadowczy, zaopatrzony w aerofoto i radio.

A-11 może być zasadniczo jak i A-12, typem prawie uniwersalnym, gdyż nadaje się również dobrze na aparat bojowy jak i wywiadowczy, a przy niewielkich zmianach mógłby służyć i do bombardowania.

Z tego punktu widzenia A-11 odpowiada stosowanemu u nas Breguet'owi.



SAMOLOT CZESKI „AERO" A-11

Główne wymiary samolotu A-11 są następujące:

rozpiętość górnego płatu	12,77 m. (jak A-12)
„ dolnego „	10,80 „ („ „ „)
długość całkowita	8,20 „ (A-12-8,34)
wysokość całkowita	3,10 „ (jak A-12)
powierzchnia nośna	36,51 m². (A-12 — 36,88)
ciężar samolotu próżnego z wodą .	1030 kg.
„ użyteczny	507,3 „ (A-12-515—do 520)
„ w locie	1537,3 kg
obciążenie na 1 m²	42 kg/m².
„ na 1 KM	5,9 kg/KM

Konstrukcja obliczona ze spółczynnikiem bezpieczeństwa 10 dla kadłuba, 8 dla części nośnych i 7,5 dla podwozia.

S k r z y d ł a drewniane pokryte płótnem. Podłużnice z drzewa świerkowego lub z amerykańskiego „spruce", żebra z dychty z paskami jesionowemi. Usztywnienie wewnętrzne skrzydeł z rur i linek stalowych. Górne skrzydła przymocowuje się do baldachimu z pomocą czopów. Dolne skrzydła osadzone są na czopach w dolnej części kadłuba.

Komora nośna usztywniona z każdej strony parą słupków i powojennemi linami głównemi i przeciwlinami w płaszczyźnie przednich i tylnych słupków.

K a d ł u b metalowy, zbudowany ze stalowych rurek (stanowiący specjalność konstrukcji Husnika). Pokrycie kadłuba płótnem, części silnikowej blachą.

K i e r o w a n i e podwójne. U pilota siedzącego na przedzie stałe, u obserwatora — łatwo włączane w razie potrzeby. Lotki umieszczone tylko w górnym płacie są od siebie uniezależnione.

Powierzchnie sterowe z rur stalowych, stateczniki drewniane, kryte płótnem.

P o d w o z i e normalne z rur stalowych w kształcie V — osie osadzone z pomocą sprężynowania gumowego. Na tylnim końcu kadłuba znajduje się ostroga metalowa, na której może się oprzeć kadłub w razie złamania ostrogi drewnianej obitej blachą i sprężynowanej gumą, podobnie jak osie kół.

Z b i o r n i k i główne umieszczone są pod siedzeniem pilota, opadowe w baldachimie. Mieszczą one 300 litrów benzyny, co starczy na 3½ godziny lotu z pełnym gazem. W lotach na dłuższy czas, samolot A 11 zabiera zapas benzyny na 8 godzin lotu.

Zbiornik dla oliwy znajduje się za silnikiem.

C h ł o d n i c a czołowa na przedzie kadłuba z żaluzjami nastawianemi dowolnie przez pilota.

Z a b e z p i e c z e n i e p r z e d p o ż a r e m stanowi podwójna ściana glinowa z grubą warstwą azbestu, oddzielająca silnik od samolotu, oraz gaśnice specjalnego typu.

Wszelkie akrobacje dają się robić na samolocie A 11 z pełnem obciążeniem.

Normalnie osiągalne wyczyny A 11 są — wznoszenie się na 5000 m. w ciągu 19 m. 20 sek., szybkość na długich przestrzeniach — 180 klm/godz.

Prócz tego osiągnięto na tym samolocie szybkość 214.5 klm/godz. na przestrzeni 3 klm. (przy pełnem obciążeniu).

Specjalnie przerobiony samolot A 11 pozwolił kpt. Vicherkowi zdobyć 5 rekordów czeskosłowackich

Obecnie mieliśmy możność dzięki przelotowi kpt. Stanowskiego przekonać się naocznie o zaletach opisanego samolotu i z nie jednej piersi wyrwało się westchnienie „k i e d y ż b ę d z i e m y m i e l i w ł a s n y p o l s k i s a m o l o t i s i l n i k z b u d o w a n y i z a p r o j e k t o w a n y w k r a j u?". Lotnictwo czeskosłowackie jest tylko dowodem, że przy dobrych chęciach wszystko można zrobić.

Oby jaknajprędzej na szpaltach bratniego organu czeskiego „Letectvi" mógł się pojawić opis wizyty naszego lotnika na polskim rodzimym samolocie z polskim silnikiem. L.

Praga Czeska w lipcu 1926 r.

Każdy grosz na „Tydzień Lotniczy" to cegiełka pod gmach potęgi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej!

NIEMIECKA SIEĆ POWIETRZNA

W dniu 6 maja 1926 r. lotnictwo handlowe niemieckie zyskało zupełną swobodę, Tego bowiem dnia, jak czytelnicy „Lotu Polskiego" wiedzą — podpisany został układ między Aliantami (Anglją, Belgją, Francją, Japonją i Włochami) i Niemcami w sprawie lotnictwa. Jednocześnie zaś zawarte zostały konwencje w sprawie komunikacyj lotniczych pomiędzy Niemcami i Francją, oraz Niemcami i Belgją.

Samoloty transportowe, używane do tej chwili przez przedsiębiorstwa lotnicze niemieckie, podlegały, pod względem budowy, ograniczającym klauzulom technicznym, ustanowionym przez aliantów dla uniemożliwienia Niemcom posiadania samolotów, mogących być użytemi, po przystosowaniu do celów wojennych.

Klauzule te, z chwilą ratyfikacji układu, upadły jedynem, według urzędowych komunikatów, ograniczeniem jest, że niemieckie lotnictwo handlowe musi być utrzymane w granicach „odpowiadających normalnym potrzebom".

Nie trzeba chyba podkreślać, że ograniczenie to, o ile je wogóle ograniczeniem nazwać można — jest zupełnie iluzorycznem. Niemcy doskonale zdają sobie z tego sprawę, i dumni są, że ich lotnictwo handlowe, które od 1922 r. walczy metodycznie i zawzięcie o uzyskanie zupełnej swobody, odniosło całkowite zwycięstwo.

Bezstronnie jednak sądząc, zwycięstwo to nie jest bynajmniej klęską dla lotnictwa handlowego innych krajów. Niewątpliwie, konkurencja niemiecka na niektórych szlakach da się poważnie odczuć; ale pomijając już, że konkurencja zawsze korzystnie wpływa na postęp techniczny, zawarcie układu miało jako natychmiastowy skutek otwarcie, względnie wznowienie niezmiernie ważnych międzynarodowych linij lotniczych: Berlin — Kolonja — Paryż i Paryż — Praga — Warszawa ponad terytorjum niemieckiem.

Do chwili zawarcia układu Niemcy trzymały się t. zw. „Sperrungspolitik" — polityki zamkniętych drzwi i niedozwalały obcym samolotom, nieodpowiadającym klauzulom technicznym, jakie im były nałożone, przelotu nad swem terytorjum. Konsekwentne trzymanie się tej polityki, dało pomyślne dla nich rezultaty. Nad terytorjum niemieckiem przechodzą wszystkie prawie ważniejsze powietrzne szlaki w Europie, wystarczyło więc Niemcom wydać zakaz obcym samolotom przelotu nad nim i cierpliwie czekać. Cierpliwość ta została wynagrodzoną, Niemcy, przed podpisaniem jeszcze układu, zorganizowały u siebie niezmiernie intensywną sieć powietrzną.

Sieć ta (patrz str. 8) nasuwa nam następujące refleksje:

1-o. Żaden kraj na świecie nie posiada tak rozgałęzionej sieci lotniczej wewnętrznej, jak Niemcy. Ogólna jej długość wynosi bowiem z górą 17.000 km, ponieważ zaś na każdej linji gwarantowanym jest minimalnie jeden przelot tam i z powrotem dziennie, przeto samoloty niemieckie przebywają codzień nie mniej niż 34.000 km.

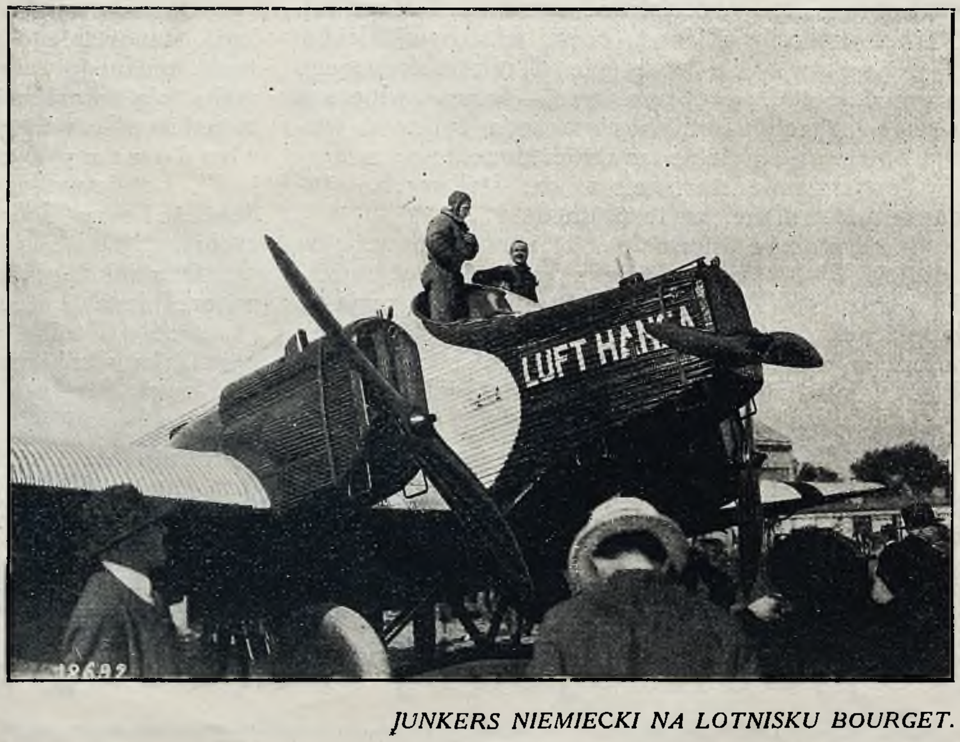
Niewątpliwie więc przedsiębiorstwa lotnicze niemieckie, które wykazały w r. 1925 ponad 4 miljony km, przebytych na swych normalnych szlakach, dojdą w roku bieżącym do 7 miljonów km.

2-o. W żadnym kraju stosunek linji powietrznych międzynarodowych do wewnętrznych nie jest tak niski, jak w Niemczech. Ponieważ podróże powietrzne są jeszcze dosyć drogie, kalkulują się one dotąd tylko na dłuższych przestrzeniach. Stwierdzonem jest również, że na mniejszych odległościach od 200 do 600 km, samolot nie może konkurować z koleją, tembardziej więc w Niemczech, gdzie rozwój i doskonała organizacja linij kolejowych jest na tak wysokim poziomie.

3-o. W żadnym kraju przeciętna długość etapów nie jest tak mała, jak na liniach powietrznych niemieckich. Faktem zaś jest, że częste lądowania poważnie zmniejszają przeciętną szybkość lotu i ponadto zmuszają przedsiębiorstwa do kosztownych inwestycyj na porty lotnicze.

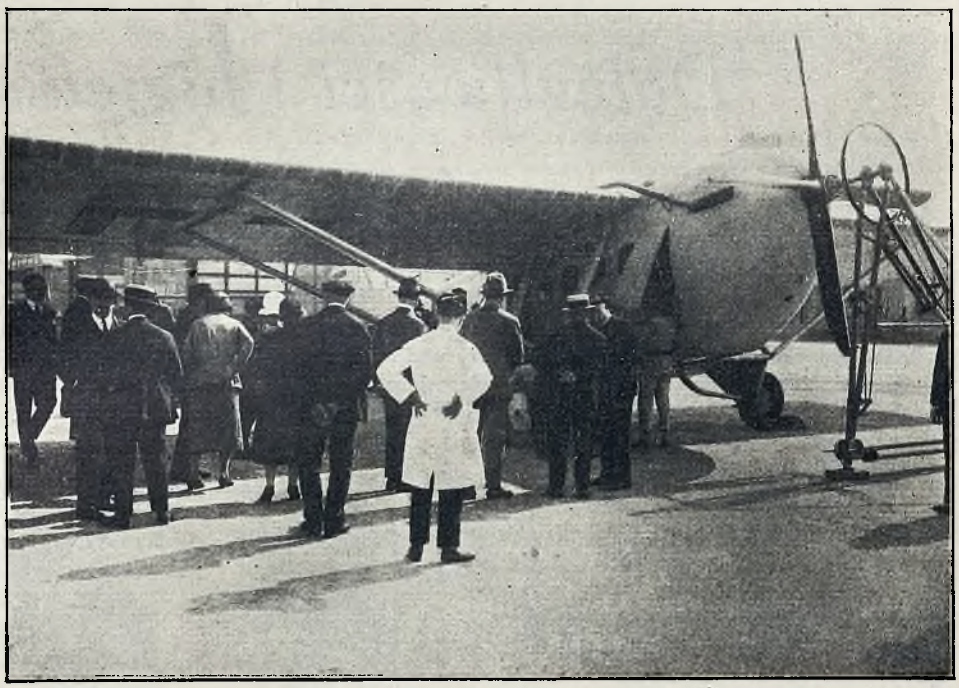
Zjawiska te, napozór dziwne, dają się wytłomaczyć nader łatwo, jeżeli przypomnimy sobie, że jedynym działem żeglugi powietrznej, na który traktat Wersalski Niemcom dozwala, jest lotnictwo cywilne. Otóż w Niemczech, w czasie wojny przemysł lotniczy potęż-

OTWARCIE LINJI POWIETRZNEJ PARYŻ — BERLIN.



JUNKERS NIEMIECKI NA LOTNISKU BOURGET.

OTWARCIE LINJI POWIETRZNEJ PARYŻ — BERLIN.



PASAŻERSKI FARMAN FRANCUSKI

nie się rozwijał i pozostał zdrowy i silny, pomimo restrykcyj i ograniczeń traktatowych.

Badania przeprowadzone w dziedzinie aerodynamiki przez niemieckich uczonych, techników, konstruktorów zjednały zasłużoną sławę aeronautyce niemieckiej, jednakże, jako wynik paradoksalny międzynarodowych traktatów, reputacja ta ustala się głównie poza granicami Niemiec: najważniejszy materjał lotniczy był, jeśli nie opracowany tam, to w każdym razie budowany, montowany i sprzedawany. (Rohrbach — Dania, Dornier — Włochy i t. d.). Celem utrzymania w Niemczech większego ruchu w przemyśle lotniczym należało było rozwijać lotnictwo nawet przy istniejących ograniczeniach. Ponieważ pieniędzy nie brakło, nie napotkano w kierunku tym na żadne trudności.

W samej rzeczy, wszystkie fundusze, które tak żywotny 70-cio milionowy naród jak Niemcy, poświęcićby mógł na lotnictwo wojskowe i morskie, poświęca on na rozwój żeglugi powietrznej sportowej i handlowej. Nie należy jednak szukać sum, przeznaczonych dla tej, lub innej gałęzi działalności narodowej wyłącznie w projekcie budżetu państwa niemieckiego. Byłoby to wielkim błędem, przedewszystkiem ponieważ fundusze uchwalane przez Reichstag przewyższają częstokroć proponowane kredyty, następnie, ponieważ państwa związkowe, miasta, wielkie zrzeszenia przemysłowe, względnie handlowe biorą w wydatkach tych udział. W dziedzinie lotnictwa, udział ten jest niezmiernie duży, co daje najlepszy dowód, jak bardzo Niemcy lotnictwem się interesują.

W poniżej zamieszczonej tablicy znajdziemy zestawienie kwot, składających się na powyższe 13 mil. marek, wydanych bądź na nabycie, lub organizację terenów lotniczych, bądź na udziały w lokalnych przedsiębiorstwach lotniczych, lub gwarancje udzielone tymże, bądź na subwencje bezpośrednie dla linij o charakterze czysto lokalnym.

Tablicę zestawiliśmy tylko na podstawie opublikowanych dokumentów niemieckich, niema więc ona pretensji do ścisłości i byłoby nawet dziwnem, gdyby przedstawiała całkowity wysiłek miast niemieckich dla popierania żeglugi powietrznej.

Teraz dopiero możemy zrozumieć, skąd pochodzą wymienione przez nas wyżej właściwości sieci powietrznej niemieckiej. Ilość linij powietrznych, krzyżowanie się, częstokroć prawie równoległy ich kierunek, są widomym rezultatem otrzymanych lokalnych subwencyj, lub organizacyj lokalnych. Są one wykładnikiem niemieckiej idei lotniczej.

Duch ten, wzmocniony przez rywalizacje dzielnicowe, poparty przez konkurencję wielkich miast między sobą, pozwoli lotnictwu handlowemu niemieckiemu w przyszłości rozwinąć się potężnie. Jest to fakt, z którym inne narody muszą się już dziś liczyć i brać z niego przykład dla siebie. **J. E.**

Nabycie lub organizacja terenów pod porty lotnicze	Marek
Dortmund	1.500.000
Hamburg	768.000
Kolonja	2.350.000
Karlsruhe	140.000
Konstancja	50.000
Bayreuth	82 000
Augsburg	50.000
Regensburg	40.000
Magdeburg	105.000
Kolberg	150.000
Wrocław	2.500.000
Görlitz	100.000
	7.835.000

Udziały w lokalnych przedsiębiorstwach lotniczych, lub gwarancje im udzielone	Marek
Düsseldorf	400 000
Essen	400 000
Bochum	300.000
Lipsk	400.000
Crefeld	100.000
Münster	150.000
Mannheim	100.000
Szczecin	100.000
Ludwigshafen	10.000
Heidelberg	25.000
Karlsruhe	150.000
Stuttgart	200.000
Wrocław	150.000
Raciborz	50.000
	2.535 000

Udziały w lokalnych towarzystwach, eksploatujących porty lotnicze, lub gwarancje im udzielone	Marek
Frankfurt	800.000
Hamburg	98.000
Ravensberg	40.000
Lipsk	50.000
Halle	150.000
Chemnitz	200.000
Berlin	800.000
Szczecin	300 000
	2.438.000

Subwencje na eksploatacje linji o interesie lokalnym	Marek
Bad Reinchenhall	50 000
Hamburg	52.000
Flensburg	20.000
	122.000
Razem:	7.835.000
	2.535.000
	2.438.000
	122.000
	12.930.000

BELLEN

Dolegliwości i higjena lotnika

I

Przed wojną jeszcze, sporo lekarzy, tak w Europie jak i w Ameryce, zajęło się badaniem fizjologji lotnika.

Z chwilą pokonania nowego żywiołu — powietrza, przybyły człowiekowi nowe niebezpieczeństwa i nowe dolegliwości, określane nazwą „mal des aviateurs" we Francji, „aviator sickness" w Anglji i t. p. Grożą one każdemu oddającemu się sportowi latania. Powodują je wady chroniczne organizmu, brak przyzwyczajenia, na dużych wysokościach zimno, rozrzedzone powietrze i t. d.

Amatorzy sportu lotnicze_o, posiadający wady chroniczne, muszą się go wyrzec.

Jeśli chodzi o trening, to nie każdy człowiek może się przyzwyczaić do dużej wysokości lotu. Mało jest lotników, którzy przebywając dłuższy czas na wysokościach 3,500 i 4,000 mtr., nie ulegli jakimś dolegliwościom.

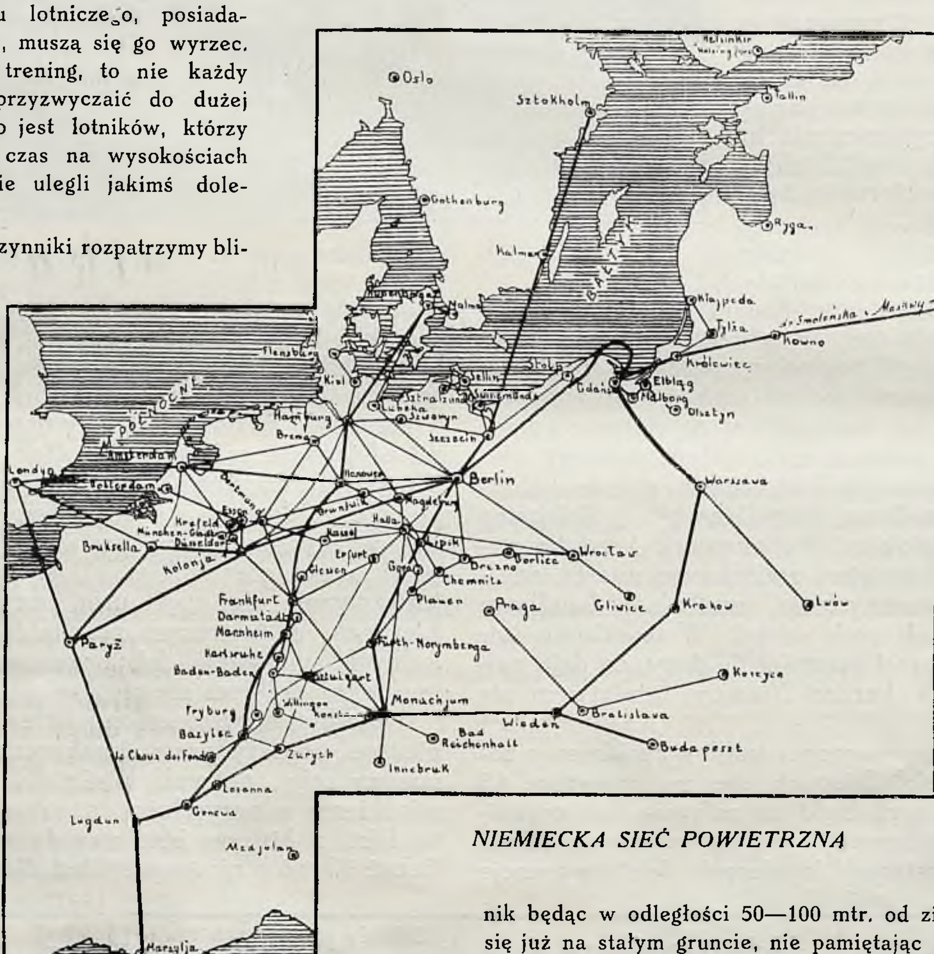
Inne wreszcie czynniki rozpatrzymy bliżej. Należy sobie przedewszystkiem uprzytomnić, że wzloty i dłuższy pobyt na nadmiernej wysokości wymagają od pilota pewnego wysiłku oraz zdolności przystosowania się do otaczających go warunków. Jeśli porównamy stan zmęczenia po locie u pilota i obserwatora, wzgl. pasażera, jednostek zupełnie zdrowych, to większe wyczerpanie zauważymy u pierwszego.

Ankieta, którą przeprowadziła grupa lekarzy francuskich, interesujących się „mal des aviateurs", dała następujące rezultaty:

Objawy przy wznoszeniu się:

Zmiana w ciśnieniu krwi, oddech staje się szybszy, począwszy od wysokości 1,500 — 2,000 mtr., serce bije nieregularnie już na wysokości 1,500 mtr., jednocześnie ilość tętna wzmaga się do stu, a nawet więcej, uderzeń na minutę. Na wysokości 4,500 mtr. lotnik odczuwa brak oddechu, suchość w jamie ustnej i nierzadko silną potrzebę oddania moczu. Wymiotom, będącym wynikiem podrażnienia nerwów lub przeciążenia żołądka pokarmem, może ulec każdy człowiek na każdej wysokości. Na wysokości 2,000 mtr. przy szybkiem wzbijaniu się zaczyna się szum i turkotanie w uszach, którego stosowanie t. zw. ćwiczenia Tonbee'go, polegającego na przełykaniu śliny przy zaciśniętych palcami nozdrzach, nie zawsze jest w stanie usunąć. Ból głowy, wydający się być uciskiem obręczy skuwającej skronie, który lotnicy przypisują ciężarowi hełmu, zaczyna się głównie na wysokości 3,000 mtr.; jednak zdjęcie hełmu ulgi nie przynosi. Na wysokościach 4,000, 5,000 i 6,000 mtr. myśli stają się niejasne, zjawia się uczucie silnego zmęczenia i senności, ruchy robią się powolniejsze i wymagają wysiłku.

Przy powolnem opuszczaniu się z wielkich wysokości daje się odczuć zaledwie lekki szum w uszach i wrażenie ściskania w tylnej części podstawy czaszki. Jeżeli zaś lot w dół odbywa się z wielką szybkością, szum w uszach przechodzi często w dotkliwy ból i rodzaj kłócia, serce bije bardzo nierówno, oddychanie, a wszczególności moment wdechu staje się utrudniony, następują poważne zmiany w ciśnieniu krwi, uczucie senności wzmaga się, ucisk głowy daje się coraz bardziej we znaki, a czasami powoduje nawet omdlenie; głównie zaś odczuwa się nieprzezwyciężoną potrzebę snu. Niektóre dane pozwalały się domyślać, że wypadki z samolotami były wynikiem nietyle wad aparatów, jak tej właśnie nieprzemożonej potrzeby snu i mimowolnego poddania się jej. Znane są niektóre szczęśliwe wypadki, kiedy lotnik będąc w odległości 50—100 mtr. od ziemi zasypiał i budził się już na stałym gruncie, nie pamiętając zupełnie, jak i kiedy wylądował.



NIEMIECKA SIEĆ POWIETRZNA

U niektórych lotników ciekawym jest też objaw, polegający na chęci jak najszybszego znalezienia się na ziemi; potrzebują oni dużego wysiłku woli, by się jej oprzeć i nie wylądować prędzej, niż rozwaga i zrozumienie sytuacji pozwalają.

Objawy po wylądowaniu:

Puls przyśpieszony w dalszym ciągu, trwające jeszcze anormalne ciśnienie krwi, drżenie kończyn, ociężałość ruchów, a nadewszystko potrzeba wypoczynku. Często ogarnia lotnika pewna apatja i silne pragnienie. W niektórych wypadkach zaobserwowano również zmniejszenie sił fizycznych.

Zmęczenie fizyczne pociąga za sobą osłabienie serca, zmęczenie mięśni, niemoc ogólną. Istnieje bowiem pewne maksimum pracy, którego przekraczanie staje się ujemnem dla

organizmu. Można organizm przyzwyczaić drogą treningu do większej odporności, lecz i tej nabytej odporności nie należy nadużywać. W każdym razie przemęczenie fizyczne lotnika nie nosi specjalnego charakteru; podlega ono ogólnym zasadom fizjologji, wyczerpuje tylko prędzej, niż w innych sportach mięsień sercowy. Ze zmęczeniem serca idą w parze anormalne reakcje naczyniowo-ruchowe (zaburzenia w całym systemie naczyń krwionośnych i serca). Przy radioskopji daje się zauważyć lekkie zwiększenie objętości serca i, czasem, rozszerzenie aorty. Powyższe anormalności mogą zniknąć po kilkutygodniowym wypoczynku, lecz, przy zaniedbaniu ich, mogą też trwać dłuższy czas. Zmęczenie serca, które przeszło w stan chorobowy, stwarza dla lotnika wielkie niebezpieczeństwo ze względu na możliwość omdlenia w czasie lotu; lotnik taki nie powinien być dopuszczonym do lotów.

Jeśli chodzi o przemęczenie psychiczne, to odczuć je mogą nietylko nowicjusze, lecz i wytrawni piloci. U lotnika przemęczonego bardzo często następuje kompletne załamanie się energji i niemożność skupienia uwagi. W szczególności na wojnie, podczas wytężonej pracy, niejeden lotnik poczuł się kompletnie pozbawiony pewności siebie; zostawał opanowany przez dręczący niepokój i niektóre dolegliwości, na jakie poprzednio nie zwracał uwagi, zaczęły być dla niego niezmiernie uciążliwe. W takich okresach, gdy wypoczynek był konieczny, niemożność skorzystania z niego doprowadzała do kompletnego rozstroju nerwowego.

Pewne emocje, jakie ma prawie każdy lotnik, wzmagają się znacznie, w okresie silnego przemęczenia nerwowego. Lotnik staje się bardzo podrażniony, reaguje gwałtownie na każdą błahostkę, jest niecierpliwy, traci panowanie nad sobą; jednocześnie z tem odczuwa stały niepokój, unika w miarę możności lotów. Gdy usiłuje jednak się przezwyciężyć, nie jest w stanie wznieść się na większą wysokość. Lotnik taki walczy z sobą i oskarża się o tchórzostwo. To też często bardzo, w chwili gdy otrzyma rozkaz jakiegoś wywiadu, woli nie zdradzić się ze swym stanem i, zdobywszy sie na gwałtowny wysiłek woli, leci — by nie wrócić więcej.

Takiemu przemęczeniu pilota zapobiec może odpowiednia higjena oraz stały i skrupulatny dozór lekarski. Do lekarza bowiem należy niedopuszczanie do pracy lotnika, będącego w podobnym stanie nerwowym. (D. c. n)

Triumf polskiego lotnika

W chwili kiedy oddajemy numer niniejszy do druku, telegraf przynosi nam radosną wieść z Tokio: „Porucznik Orliński przybył tutaj o 16. — entuzjastycznie witany przez tłumy, zebrane na lotnisku".

Dzielny nasz lotnik wyruszył 27 sierpnia o 4.25 z lotniska mokotowskiego na samolocie Breguet XIX z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK. w towarzystwie mechanika, sierż. Kubiaka (który w swoim czasie odbył z pułk. Rayskim raid nad morzem Śródziemnem).

Zatrzymawszy się w południe w Moskwie, przybył o 18 do Kazania, gdzie warunki atmosferyczne zatrzymały go do 29 sierpnia. Tegoż dnia lądował w Omsku, nazajutrz odbył etap Omsk - Krasnojarsk. W dniu 31 sierpnia przebył przestrzeń Krasnojarsk— Czyta, 1 września Czyta — Charbin, 2-go Charbin — Mukden, zaś 3-go Mukden — Heizio.

Tu szalejący nad Japonją tajfun zatrzymał por. Orlińskiego do 5-go września, którego to dnia wyleciał z Heizio o 7.10 i przybył do Tokio o 16, pobijając japoński rekord długości przelotu bez lądowania.

Obszerną relację lotu dla braku czasu podamy w następnym numerze

Czynem swoim por Orliński, obok płk. Rayskiego zapisał się w szereg rekordmenów światowych i dobrze się zasłużył sprawie lotnictwa polskiego.

Redakcja „Lotu Polskiego" łączy się z całem społeczeństwem w uczuciu dumy z powodu dzielnego czynu por. Orlińskiego i przesyła śmiałemu lotnikowi wyrazy uznania i podziwu.

Nowy rekord kpt. Stachonia

Kpt. 11 myśl. p. lotn. Bolesław Stachoń, o którego pięknym rekordzie światowym szybkości wznoszenia się na 6000 m., osiągniętym we Francji, pisaliśmy w Nr. 5 (32) naszego pisma, — w dniu 25.VIII b. r. o godz. 16-40 na lotnisku mokotowskiem w Warszawie pobił własny rekord, ustalając czas wznoszenia się na 6000 m. na 11 min. 20,8 sek. (poprzedni rekord wynosił 14 min. 38 sek.).

Lotu tego kpt. Stachoń dokonał wobec wyznaczonej z ramienia Wojsk. Centrali Badań Lotniczych Komisji, zaopatrzony w przepisowe instrumenty i sprawdziany, na samolocie Spad 61 z silnikiem Hispano Suiza 500 KM, tym samym na którym ustalił swój rekord w Paryżu, a który, jako samolot demonstracyjny, w międzyczasie nadszedł do kraju.

Czas wznoszenia się został komisyjnie wykalkulowany i ustalony w Centrali Badań Lotniczych.

Naturalnie o rekordzie tym głucho na świecie, bowiem Aeroklub Polski śpi w najlepsze.

Cóż i któż zbudzi go nareszcie z tej drzemki, która tak fatalnie odbija się na interesach naszego lotnictwa?!

Już w numerze lipcowym w artykuliku p. t. „Sen sprawiedliwych" nawoływaliśmy do rozwiązania istniejącej jedynie na papierze, martwej instytucji obecnego polskiego Aeroklubu i zorganizowania go na nowych podstawach przez nowych ludzi.

Wołamy głośno raz jeszcze: czas ostatni to zrobić! Wierzymy, że znajdzie się chyba w Polsce kilku energicznych i kompetentnych obywateli, którzy sprawę tę wezmą w swoje ręce!

Konkurs samolotów ekonomicznych

„Concours d'Avions économiques", zorganizowany przez Francuską Ligę Powietrzną pod patronatem Departamentu Aeronautyki i Transportów Powietrznych odbył się na lotnisku Orly, pod Paryżem, w czasie od 9-go do 15-go sierpnia. Celem konkursu było ustalenie typu małego samolotu, nadającego się do turystyki i szkolenia wojskowego.



SENSACJĄ KONKURSU BYŁ UDZIAŁ KOBIETY - PILOTA MISS ELIOTT LYNN NA D. H. MOTH

System klasyfikacji był bardzo ciekawy. Samoloty, zapisane do konkursu musiały przejść szereg prób:

1) Próba zużycia materjałów pędnych. Z 14 kg. materjałów pędnych dla dwuosobowych samolotów i 8 kg. dla jednoosobowych konkurenci musieli wykonać nad lotniskiem szereg okrążeń, ogólnej długości 50 km., zakończonych wzniesieniem się na 1000 m. Różnica między powyższemi ilościami, a efektownem zużyciem była brana w rachubę przy klasyfikacji.

2) Próba lądowania. Konkurenci musieli lądować w obrębie trapezu 350 m. × 100 m. × 50 m., na krótszej podstawie którego przyczepiono szereg baloników na wysokości 5 m. Za dokonanie tego konkurent otrzymywał 10 punktów, nadto po punkcie za każde 10 m., mniej, niż 350 m.

3) Próba wznoszenia się. Konkurent winien był wznieść się w ciągu 40 min. na 2000 m., za co otrzymywał 20 punktów, plus po punkcie za każdą minutę mniej.

4) Próba startowania. Konkurent, odrywający się od ziemi na odległości 300 m. otrzymywał 10 punktów, nadto po punkcie za każde 10 m. mniej.

5) Próba szybkości na przestrzeni Orly—Orlean i z powrotem (196 km). Za osiągnięcie szybkości 70 km/godz., konkurent otrzymywał 20 punktów oraz po dwa punkty za każdy km/godz. ponad tę szybkość.

Dodatkowe punkty przyznawane były ponadto: 10 za posiadanie na samolocie gaśnicy, 5 punktów za spadochron, 20 punktów za zapuszczenie silnika z siedzenia pilota bez obcej pomocy, 10 punktów za rozebranie samolotu, przeprowadzenie go przez gabaryt 3 m. szeroki, 3,5 m. wysoki i 10 m. długi, i złożenie go z powrotem, tak, aby był gotowy do lotu, w ciągu 120 minut.

Formuła ostatecznej klasyfikacji brzmiała: $Q - \frac{QD}{10}$ przyczem Q oznaczało ogólną ilość zdobytych punktów, zaś D różnicę w kilogramach, pomiędzy maksymalnem i rzeczywistem zużyciem materjałów pędnych.

Do konkursu zapisane było 17 samolotów, stanęło jednak tylko osiem, które wszystkie wypełniły warunki konkursu.

Klasyfikacja ich jest następująca:

1) Avia B. H. 11 (silnik Walter 60 MK), pilot Dr. Lhota, czech.

2) Avia B. H. 11 (silnik Walter 60 MK), pilot Fritsch, czech.

3) Albert T. E. (silnik Salmson 40 MK), pilot Descamps, francuz.

4) Albert T. E. (silnik Salmson 40 MK), pilot por: Thoret, francuz.

5) Sabca-Camgul (silnik Anzani 60 MK), Van Obstal, belg.

6) Sabca - D. P. (silnik Anzani 60 MK), Wouters, belg.

7) D. H. Moth (silnik Cirrus 60 MK), pani Elliot-Lynn, angielka.

8) R. L. (silnik Anzani 25 MK), pilot Roques i Lefolcalvez, francuzi.

Ogromne wrażenie wywołał sukces czeski. Zwycięstwo dwóch samolotów Avia B. H. 11, poprzedzone zeszłorocznem zdobyciem Coppa d'Italia stawia zakłady Milos Bondy i S-ka i ich konstruktorów inż. Benesa i Hajna na jednem z pierwszych miejsc w międzynarodowym przemyśle lotniczym.

Znane nam z pobytu por. Thoret'a w Warszawie awionetki Albert T. E. I osiągnęły świetne rezultaty: największą szybkość, najszybsze wzniesienie się, najmniejsze zużycie materjałów pędnych, nie mogły one jednak zdobyć pierwszych miejsc, gdyż jako jednoosobowe powinny były osiągnąć dla wyrównania się z dwuosobowemi samolotami o blisko 30% punktów więcej. Pilot Descamps osiągnął w locie 164 km/godz., co przy silniku 40 MK stanowi piękny wyczyn.

Poraz pierwszy w dziejach lotnictwa do poważnego zawodu stanęła kobieta. Pani Eliot-Lynn wzbudziła podziw świetnem opanowaniem swego „Moth'a" i, gdyby nie zepsucie się silnika, które kosztowało ją wiele punktów, wcale nie wiadomo, czy palma zwycięstwa jej by nie przypadła.



ZWYCIĘZCA KONKURSU PILOT CZESKI FRITSCH NA SAMOLOCIE AVIA B. H 11

W sprawie projektu spadochronu inż. Wołowskiego

W związku z artykułem p. Witolda Dąbrowskiego p. t. „Praca polskich konstruktorów", umieszczonym w Nr. 7 (34) „Lotu Polskiego", p. inż. Jan Wołowski nadsyła nam następujące uwagi z prośbą o umieszczenie.

„W celu wyjaśnienia zainteresowanym rzeszom czytelników „Lotu Polskiego" stwierdzam, iż wcale nie miałem zamiaru stosowania swojej koncepcji do maszyn wieloosobowych, lecz za cel postawiłem sobie (oczywiście tylko w stosunku do powyższej koncepcji) zbudowanie jednomiejscowego sportowego lub myśliwskiego płatowca, dającego największą gwarancję bezpieczeństwa przy wszelkich okolicznościach lotu. Wszak rok rocznie największe zagraniczne wytwórnie samolotów rzucają na rynek światowy wciąż nowe typy samolotów, różniące się od poprzednich w wielu wypadkach niemal tylko swym kształtem zewnętrznym, czy też urządzeniem wewnętrznem, i nikt się nie dziwi, jeżeli wytwórnia stworzy samolot dwumiejscowy o kształtach całkiem odmiennych od samolotu jednoosobowego. Jak wiadomo, myśliwski samolot wykonywa podczas walki najbardziej karkołomne ewolucje i najbardziej jest wystawiony na celny ogień przeciwnika, zrozumiałą więc jest chęć konstruktorów zaopatrzenia właśnie tego rodzaju płatowców w samoczynne, szybko i przy wszelkich okolicznościach działające urządzenia spadochronne".

W dalszym ciągu p. Wołowski sądzi, że „nie mówiąc już nawet o korzyściach ekonomicznych, jakie z eksportu zagranicę tak kosztownego, a niemniej poszukiwanego objektu mogłyby się dla naszego krajowego przemysłu wyłonić, — tego rodzaju samolot przyczyniłby się w dużym stopniu do rozwoju lotnictwa rodzimego, zwłaszcza sportowego, będącego we wszystkich przodujących krajach podstawą lotnictwa wojskowego, zyskując coraz to nowe zastępy pilotów z pośród młodzieży, która, ze względu na niedoścignione jeszcze, jak dotąd, bezpieczeństwo lotu, ma duże trudności do przezwyciężenia przy najszczerszej chęci poświęcenia się lotnictwu. Tą przeszkodą, dotkliwie uszczuplającą ilościowo i jakościowo zastępy ideowo pracujących pilotów, bywa najczęściej rodzina młodzieńca, której obawa przed rzekomem niebezpieczeństwem lotu dyktuje w większości wypadków odmowę w zezwoleniu na uprawianie tego „karkołomnego" sportu".

Poza tem p. Wołowski nie wątpi, „iż tego rodzaju samoczynne urządzenie spadochronne będzie można bez wielkich przeszkód konstrukcyjnych wbudować w samolot szkolny o podwójnem sterowaniu, w którem oba siedzenia mieściłyby się jedno obok drugiego" i nadmienia, że jego spadochron „może wyratować lotnika nawet podczas lądowania, gdy koła płatowca dotykają nieodpowiedniego do lądowania terenu i gdy samolotowi grozi rozbicie się o nieprzewidzianą przeszkodę. Tego dokonać nie potrafi żadne inne urządzenie, nawet koncepcja kpt. Lemaitre'a".

W końcu p. Wołowski zapewnia, „iż pierwsza nieoficjalna próba dokonana na polu Mokotowskiem dnia 18 lipca b. r. z jego modelem, wykonanym kosztem subwencji udzielonej przez L. O. P. P., dała nadzwyczaj pomyślne rezultaty".

Zamieszczając lojalnie powyższe oświadczenie inż. Wołowskiego, możemy je uzupełnić sprawozdaniem Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, przesłanem Zarządowi Głównemu L. O. P. P. w dniu 6 sierpnia b. r., które stwierdza co następuje:

„Badania były przeprowadzone na modelu dostarczonym przez wynalazcę inż. Wołowskiego w obecności Komisji, złożonej z przewodniczącego mjr. pil. Hejdukiewicza, kpt. pil. Hergeta oraz urz. cyw. Dąbrowskiego. Model umieszczono w prądzie śmigła za płatowcem Spad 450 KM i uruchomiono. Działał on zupełnie sprawnie. Po zwinięciu spadochronu i umieszczeniu w modelu próbę powtórzono. Rezultat jej był również zadawalniający, przyrząd działał zgodnie z przewidywaniami konstruktora

Co zaś do zastosowania tego wynalazku w lotnictwie wojskowem, to nasuwają się znaczne wątpliwości:

1) Trudności związane z konstrukcją samolotu, któryby posiadał tubę dla spadochronu, są bardzo poważne.

2) Przy rozwiązaniu konstrukcji znaczny wzrost ciężaru samolotu. Według przepisów, spadochron wraz ze sprzętem nie powinien ważyć więcej niż 8 kg.

3) Siła szarpnięcia obecnie stosowanych spadochronów w chwili pełnego otworzenia się przy szybkości samolotu zaledwie 150 km/godz. i obciążeniu 90 kg sięga 600 kg na dynamometrze. Jakie naprężenia będą otrzymane przy otwieraniu się spadochronu inż. Wołowskiego przy szybkości samolotu pościgowego (250 — 300 km/godz.) jest niewiadome, gdyż to zależy od systemu składania spadochronu, sposobu jego rozwijania się i t. d. W każdym razie wynalazca powinien na to zwrócić uwagę, gdyż według zasady wynalazku spadochron będzie rozwijał się tuż bezpośrednio za kadłubem.

4) Wobec tego, że spadochron będzie rozwijał się w smudze powietrza, jaką pozostawia za sobą śmigło — szybkość wyciągania pilota będzie bliska szybkości samolotu (około 250 — 300 km/godz.).

5) Spadochron inż. Wołowskiego jest typu przymusowego. Spadochrony tego typu najmniej mogą nas interesować, wywołując cały szereg komplikacji w konstrukcji oraz w funkcjonowaniu.



Nowe trzy ofiary

Ubiegłe tygodnie były widownią szeregu katastrof lotniczych, z których trzy, niestety, pociągnęły za sobą ofiary w ludziach.

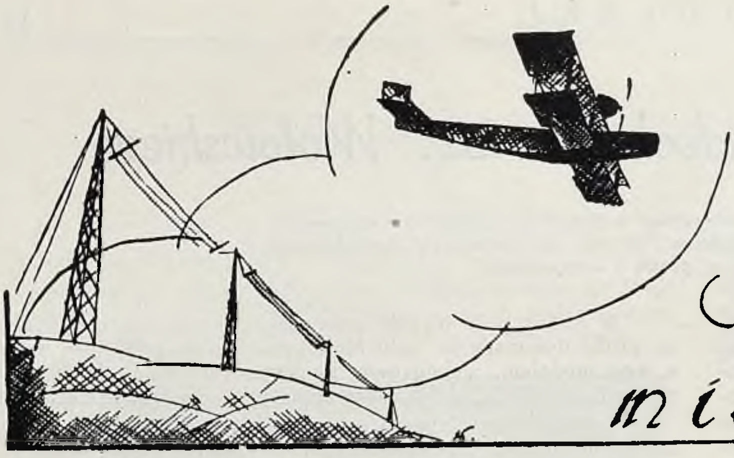
Śmiercią lotników zginęli:

8 sierpnia w Tarnopolu por.-pilot **Stanisław KISIEL** z 6 p. lotn.;

12 sierpnia w Lidzie kpt.-pilot **Ignacy SĘKOWSKI** z 11 p. lotn.;

24 sierpnia na polach folwarku Sułowiec, pow. zamoyskiego, por.-pilot **GODEK** z 6 p. lotn.

Cześć Ich pamięci!



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Polska ustawa lotnicza. Projekt polskiej ustawy lotniczej został już całkowicie opracowany przez Min. Kolei i przesłany do Rady Ministrów. Zawiera on 95 artykułów.

Ustawa ta uwzględnia jak najdalej wszystkie potrzeby lotnictwa i zawiera wszystkie normy i przepisy, których konieczność wykazała praktyka dotychczasowa na Zachodzie. Oprócz tego projekt polski zawiera szereg przepisów i artykułów, których niema w ustawach lotniczych innych państw. Są to artykuły oryginalne, które regulują dokładnie odpowiedzialność cywilnych towarzystw żeglugi powietrznej oraz przepisy dotyczące działu przewozowego.

Opracowanie projektu ustawy lotniczej ma poważne znaczenie dla rozwoju cywilnego lotnictwa w Polsce.

Omówieniu ustawy lotniczej poświęcimy w najbliższym numerze artykuł wybitnego fachowca, inż. Filipowskiego.

Uznanie włoskie dla polskiej żeglugi powietrznej. Dyrekcja najpoważniejszych wydawnictw lotniczych włoskich: tygodnika „La Gazetta dell'Aviazione" oraz miesięcznika „L'Ala d'Italia", zwróciła się do Zarządu Polskiej Linji Lotniczej z prośbą o zezwolenie na zapoznanie się z organizacją polskiej sieci powietrznej, utrzymywanej przez to Towarzystwo, podkreślając, że zajmuje ona przodujące miejsce w światowej żegludze powietrznej.

Próbne loty na linji powietrznej Polska-Szwecja-Danja. Pierwszy próbny lot na linji powietrznej, łączącej Polskę z Pucka ze Szwecją (Malmö) i Danją (Kopenhaga), dokonany został w dn. 24 sierpnia. Samolot, prowadzony przez szwedzkiego pilota, inż. Lindnera, i dyrektora Polskiej Linji Lotniczej, Aleksandra Wygarda, przebył drogę 430 km. w przeciągu 2-ch godz. i 05 min. Lotów próbnych ma być dokonanych po 10 w obu kierunkach i mają one na celu szczegółowe, praktyczne zaznajomienie się z potrzebami organizacyjnemi tej linji, a odbyte zostają w związku z zawartą umową lotniczą polsko-duńsko-szwedzką, mocą której zezwolono polskiemu towarzystwu na uruchomienie linji powietrznej między temi państwami.

Loty próbne dokonywane są na wodnopłatowcu, całym sporządzonym z metalu, o 3-ch silnikach, wykonanym w szwedzkiej fabryce w Limhamn. Mieści on poza pilotem i mechanikiem 9-ciu pasażerów.

Regularna komunikacja powietrzna na linji Puck — Kopenhaga dla przewozu pasażerów, poczty i towarów otwartą będzie z wiosną roku przyszłego.

Linja ta będzie miała duże znaczenie zarówno polityczne, jak i gospodarcze. Z jednej strony bowiem będzie nas ona łączyć najkrótszą drogą z zachodem — Anglją i Francją — z pominięciem Niemiec, z drugiej zaś — wpłynie bardzo dodatnio na zacieśnienie naszych stosunków handlowych z Danją i Szwecją. Linja ta niewątpliwie będzie bardzo uczęszczaną przez emigrantów, wracających z Ameryki do Polski, gdyż prawie wszystkie okręty transatlantyckie zajeżdżają jedynie do Kopenhagi, gdzie obecnie długi czas oczekiwać trzeba na połączenie morskie do Gdańska.

Ruch na linjach powietrznych w lipcu. Samoloty pasażerskie Polskiej Linji Lotniczej w miesiącu lipcu w 278-u podróżach przewiozły: 772 pasażerów, 19.912 kg. towarów i 83,5 kg. poczty.

Samoloty kursowały z pełnem bezpieczeństwem (100%), z przeciętną regularnością 95,5%. Ogólna przestrzeń przebyta w powietrzu wynosiła 91.296 klm.

W stosunku do miesiąca czerwca statystyka wykazuje wzrost ruchu towarowego o przeszło 25%.

Jubileusz powietrzny. W dn. 29 lipca b r. p. Włodzimierz Klisz, pilot Polskiej Linji Lotniczej, osiągnął swój stutysięczny kilometr, który przebył w powietrzu, sterując samolotami pasażerskiemi P. L. L. w przewozie pasażerów, poczty i towarów.

Pilot Klisz jest ósmym z rzędu pilotem Polskiej Linji Lotniczej, którzy mają już poza sobą tę olbrzymią przestrzeń powietrzną, przebytą bez żadnego nieszczęśliwego wypadku.

Dwieście tysięcy klm. w powietrzu. W dniu 28.VII r. b. w podróży z Warszawy do Pucka pilot Polskiej Linji Lotniczej p. Klemens Długaszewski obchodził rzadki jubileusz. W dniu tym droga przebyta przez niego w powietrzu przekroczyła bowiem 200.000 klm.

Pilot Długaszewski jest po pilocie Burzyńskim drugim lotnikiem w Polsce, a jednym z niewielu na całym świecie, którzy tę olbrzymią przestrzeń przebyli już w powietrzu, prowadząc bez żadnego wypadku samoloty regularnej komuniakcji pasażerskiej.

AMERYKA.

Dziesięciolecie pisma. Najstarsze amerykańskie pismo lotnicze „Aviation" z okazji swego dziesięcioletniego jubileuszu wydało w dniu 2 sierpnia specjalny numer, zawierający historję lotnictwa wojskowego, morskiego i cywilnego w Ameryce za ostatnie lat 10, oraz przegląd dzisiejszego przemysłu lotniczego amerykańskiego.

Lot przez dwie Ameryki. Lotnicy Olivero i Duggan z mechanikiem Campanelli, którzy na wodnopłatowcu Savoia wyruszyli 24 maja z New-Yorku, zakończyli swój lot 14 sierpnia, wodując szczęśliwie w Buenos Aires. Przestrzeń, którą lotnicy przebyli, wynosi około 12.000 km.

ANGLJA.

Lot Cobhama do Australji. W ostatnim numerze „Lotu Polskiego" pozostawiliśmy Cobhama w Bender-Abbas. 18 lipca wyruszył on stamtąd i przybył tegoż dnia do Karaczi. W Delhi lądował 21 lipca. Lecąc przez Alahabad, Kalkutę i Akjab, stanął w Rangun 25. W dniu 29 lipca przybył do Singapur. Pożegnawszy się w tym porcie z Azją 31 lipca, przybył via Muntok (na Sumatrze) w dniu 1 sierpnia do Batawji, zaś nazajutrz do Surabaji. Następne jego etapy były: 3-go — Bima, 4-go — Kupang, zaś 5-go sierpnia wodował w Port Darwin, na północnym brzegu Australji. Ponieważ dalszy lot Cobhama prowadził już tylko nad lądem, przeto D. H. 50 otrzymał zamiast pływaków, w które zaopatrzony był dotychczas, lądowe podwozie. Lecąc szlakiem Camooweal—Charleville—Sydney, Cobham zakończył swój raid w Melbourne, dokąd przybył 15 sierpnia.

Po dwutygodniowym odpoczynku w Melburnie, w czasie którego dokonano gruntownej rewizji silnika, Cobham, w towarzystwie swego mechanika sierż. Warda i inż. Capela, ruszył 29 sierpnia w powrotną drogę. Ma on zamiar do Port Darwin odbywać lot nie śpiesząc się, natomiast opuszczając ten port, ustalić rekord szybkości na przestrzeni Australia — Anglja.

Lot okrężny. W dniu 11 lipca z lotniska morskiego Cattewater pod Plymouth wyleciały dwa wodnopłatowce „Southampton", każdy z dwoma silnikami „Lion", pod dowództwem kpt. G. E. Livock. Załogę każdego aparatu stanowiło 4 ludzi. Doleciawszy do Bordeaux, wodnopłatowce skierowały się wzdłuż rzeki Garonne do lotniska wodnego Berre pod Marsylją. Dalej lot szedł przez Neapol, Maltę, Bengazi (port na północnym brzegu Afryki), do Abukiru i Sollum (Egipt). Powrotna droga prowadziła przez Ateny, Kretę, Korfu, Maltę, zaś dalej po szlaku, przebytym w tamtą stronę. Wodno-

płatowce wodowały w Cattewater 30 lipca, przebywszy w swej podróży przeszło 11.000 km, bez najmniejszych uszkodzeń i ściśle według z góry ustalonego rozkładu lotu. Oba aparaty zaopatrzone były w stacje radiowe i pozostawały przez cały czas lotu w komunikacji ze swojem dowództwem w Anglji.

CZECHOSŁOWACJA.

Lot okrężny o nagrodę „Ces. Slova". W dniu 5 lipca rozegrany został wyścig naokoło Republiki Czeskosłowackiej, na dystansie około 1100 km, z dwoma obowiązkowemi lądowaniami na z góry wyznaczonych miejscach. Miejscem startu i celem było lotnisko rządowe w Pradze. Pomimo deszczu i mgły, które dnia tego panowały w południowych Czechach, rezultaty wyścigu są bardzo dodatnie: zwyciezca, kpt. Vlacek, na samolocie Avia BH9, z silnikiem Walter 60 MK, zużył na przelot 7 godz. 56 min. 24 sek., t. j. leciał przeciętnie z szybkością 139 km/godz.

FRANCJA.

Nowy rekord wysokości. Lotnik francuski, Callizo który od 10 października 1924 roku, był posiadaczem rekordu wysokości 12.066 m, ustalił w dniu 23 sierpnia nowy rekord.

Wzniósłszy się na samolocie Blériot-Spad z silnikiem Lorraine-Dietrich 400 MK. z lotniska Buc pod Paryżem o 16.55, wylądował w Le Bourget o 19.20. Barografy, które zabrał ze sobą wykazały: jeden 12.500 m, drugi 12.800 m wysokości, termometr zaś — 50° Cels. Po sprawdzeniu w laboratorjum „des Arts et Métiers" okazało się, że faktyczna wysokość, która została osiągnięta, wynosi 12.442 metry, rezultat zatwierdzony przez komisję sportową Aeroklubu Francji.

Ciekawy jest postęp, jakiego dokonało lotnictwo od roku 1909, kiedy rekord wysokości został ustanowiony:

155 m. — Latham, 29 sierpnia 1909 r.
1.000 m. — Latham, 7 lutego 1910 r.
2.582 m. — Morane, 3 września 1910 r.
3.100 m. — Legagneux, 9 grudnia 1910 r.
4.900 m. — Garros, 6 września 1912 r.
5.450 m. — Legagneux, 17 września 1912 r.
6.120 m. — Legagneux, 28 grudnia 1913 r.
7.700 m. — Bourgeois, 22 września 1917 r.
8.155 m. — Sadi Lecointe, 9 maja 1919 r.
9.150 m. — Casale, 28 maja 1919 r.
10.093 m. — Schroeder, 27 lutego 1920 r.
11.145 m. — Sadi Lecointe, 30 sierpnia 1923 r.
12.066 m. — Callizo, 10 października 1924 r
12.442 m. — Callizo, 23 sierpnia 1926 r.

Nowy rekord światowy. Pilot cywilny francuski, Bajac ustalił nowy rekord światowy długości lotu z obciążeniem 2000 kg. W dniu 28 lipca wzniósł się na samolocie Blériot 155, z 4-ma silnikami Renault 230 MK z lotniska Buc i lądował po 2 godz. 30 min. 37$^{1}/_{5}$ sek. Poprzedni rekord 2 godz. 19 m. 16$^{2}/_{5}$ sek. był ustalony przez Bossoutrot 12 listopada 1925 r. na Super-Goliath'ie Farmana.

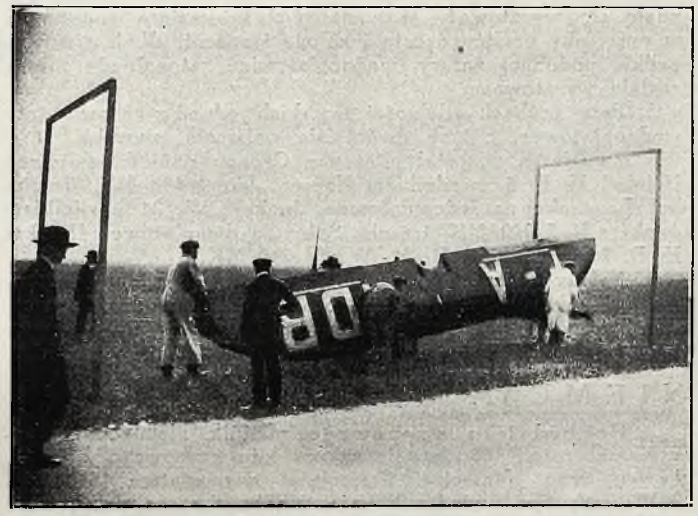
Nowy raid Pelletier Doisy. Niestrudzony lotnik kpt. Pelletier Doisy dokonał w towarzystwie por. Gonin, znowu niezwykłego lotu: w ciągu półtora dnia przebył on przestrzeń Paryż — Rzym — Tunis — Casablanca — Madryt — Paryż, wynoszącą około 6000 km. Start, na samolocie Potez XXV z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK., odbył się 24 sierpnia o 5.30 rano, z lotniska Villacoublay. W południe samolot lądował w Rzymie, skąd wyruszył o 13.45. Do Tunisu przybył o 19.15 i po godzinnym odpoczynku lotnicy rozpoczęli nocny etap Tunis — Casablanca, gdzie stanęli o 7.30 rano. Wyruszywszy niebawem, lądowali o godz. 14.30 na kwadrans w Madrycie, zaś o 19.10 zatrzymali się w Bordeaux. Ostatni etap Bordeaux — Paryż zakończony został o godz. 23.15 na lotnisku Le Bourget, gdzie niebywałe tłumy publiczności z entuzjazmem przyjęły dzielnych lotników.

Powrót Girier i Dordilly. Dzielni zdobywcy rekordu najdłuższego lotu Paryż — Omsk, kpt. Girier i por. Dordilly powrócili do Paryża drogą powietrzną. Zamiarowi ich przebycia szlaku w dwóch etapach: Omsk — Moskwa i Moskwa — Paryż przeszkodziły złe warunki atmosferyczne, dokonali go jednak w trzech, lądując pomiędzy Omskiem a Moskwą, w Czelabińsku. Dzielni lotnicy wyruszyli z Moskwy 28 lipca o 4 rano i wylądowali na lotnisku Le Bourget o 18.35, przebywszy dystans 2500 km. w 14 godz. 35 min., mimo deszczu i niepomyślnego wiatru.

Zatwierdzenie rekordu Girier i de Dordilly. Po dokładnem zbadaniu map i dziennika podróży, ustalonem zostało, że przestrzeń Paryż — Omsk, którą lotnicy ci przebyli wynosi 4.715,9 km. Długość lotu braci Arrachart ustalona została oficjalnie na 4 375 km.

Puhar Renault 1925 — 1926. Zakłady Renault ufundowały nagrodę przechodnią dla lotnika francuskiego, który w okresach od 1 sierpnia do 31 lipca lat 1925/26, 1926/27 i 1927/28 przebędzie najdłuższą odległość bez lądowania. Każdoroczny zwycięzca otrzymuje oprócz puhara, który jest przechodni, jeszcze nagrodę pieniężną 50,000 franków. W drugiej połowie lipca cały szereg asów lotnictwa francuskiego, jak np. płk. Vuillemin, kpt. Lemaitre, por. Challe i inni przygotowywali się do odebrania nagrody, która do tej chwili była w ręku kpt. Girier i por. Dordilly Nikomu się jednak nie udało doprowadzić zamiaru swego do skutku i w dniu 31 lipca nagroda została oficjalnie przyznana tym ostatnim.

Z KONKURSU SAMOLOTÓW EKONOMICZNYCH



AVIONETKA ALBERT PODCZAS PRÓBY SZYBKOŚCI MONTOWANIA APARATU

Olbrzymi wodnopłatowiec budowy „Chantiers de Penhoet", którego charakterystykę podaliśmy w zeszłym numerze „Lotu Polskiego", odbył w dniu 21 sierpnia próbne loty z 5500 kg. pożytecznego obciążenia, z bardzo pomyślnym rezultatem.

Konkurs wodnopłatowców wielosilnikowych odbył się w Saint-Raphael pomiędzy 19 lipca i 7 sierpnia. Aczkolwiek do zawodów stanęły tylko dwa wodnopłatowce, co nie jest cyfrą imponującą, to jednak oba wypełniły dosyć trudne warunki konkursu, wobec czego otrzymały wyznaczone nagrody. Pierwszym był wodnopłatowiec „Société Provençale de Constructions Aéronautiques" w Marsylji „Météore" typ 63 z 3 silnikami Hispano-Suiza po 180 MK, który pilotowany przez Burri, zdobył 1546 punktów, drugim — wodnopłatowiec Lioré et Olivier z 3 silnikami Jupiter po 380 MK, który pod pilotażem por. maryn. Benoît otrzymał 894 punkty.

Skasowanie podsekretarjatu stanu dla żeglugi powietrznej. Po przyjściu do władzy gabinetu Poincarégo skasowane zostały, ze względów oszczędnościowych wszystkie podsekretarjaty stanu, a z nimi i podsekretarjat dla żeglugi powietrznej. Pan Laurent Eynac, ostatni podsekretarz, który pełnił swe obowiązki od stycznia 1921 r. i przetrzymał dziesięć gabinetów, ustąpił przy upadku Brianda i nie został na nowo powołany przez efemeryczny rząd Herriota. Ustąpienie Laurent Eynac'a jest wielką stratą dla lotnictwa francuskiego. Jego niewyczerpana energja, bystra orjentacja, umiejętność doboru współpracowników, przyczyniły się do zapewnienia Francji przodującego stanowiska w świecie lotniczym.

W związku ze skasowaniem podsekretarjatu, departamenty: techniczny, kontroli przemysłu, nawigacyjny i meteorologiczny zostały zgrupowane w Dyrekcję Generalną Aeronautyki.

która podlega Ministerjum Handlu, początkowo zaś była włączoną do Ministerjum Robót Publicznych. Szefem Dyrekcji mianowany został generał Fortant, dotychczasowy dyrektor Departamentu technicznego, z tytułem cywilnego dyrektora aeronautyki. Płk. de Goys, dotychczasowy szef gabinetu min. Laurent Eynac'a, został mianowany dyrektorem lotnictwa wojskowego.

Prasa fachowa francuska uważa skasowanie podsekretarjatu stanu za wielki i niezasłużony cios dla lotnictwa francuskiego i domaga się nie przywrócenia go, lecz utworzenia ministerjum żeglugi powietrznej.

Konkurs wodnopłatowców transportowych, którego warunki podaliśmy w Nr. 5 (32) „Lotu Polskiego", odbył się w Warnemünde pomiędzy 12 a 31 lipca.

Z siedemnastu aparatów, które stanęły do konkursu, tylko dziesięć przebyło pomyślnie próby techniczne i stanęło do prób w powietrzu. Z tych dziesięciu odpadło przy lotach cztery; pozostałe sześć musiały czekać określonego stopnia wzburzenia morza, aby wykazać swoje zdolności morskie.

W czasie lotów nadbrzeżnych zdarzyły się dwa wypadki, z tych jeden zakończył się fatalnie: wodnopłatowiec L. F. G. V. 60 musiał wodować, wskutek uszkodzenia silnika, przyczem fala spłukała jednego z członków osady, którego nie udało się wyratować. Wysłana łódź ratownicza nadpłynęła w porę, aby ocalić pozostałą załogę i aparat. W drugim wypadku, podobnej natury, wodnopłatowiec zatonął, ale załoga została wyratowana.

Przy próbach zdolności morskich odpadły znowu trzy wodnopłatowce, z tych dwóm fala połamała pływaki.

Zwycięzcą pozostał pilot von Gronau na jednopłatowcu Heinkel H. E. 5, z silnikiem Napier „Lion" 450 MK, drugim był Langanke na jednopłatowcu Junkers W. 34 z silnikiem Junkers L. 5 320 MK, trzecim Spies na dwupłatowcu Heinkel H. D. 24 z silnikiem B. M. W. IV 240 MK.

Należy nadmienić, że wymagania, postawione konkurentom, były bardzo wysokie i to zarówno dla wodnopłatowca, jak dla pilota, toteż można powiedzieć, że rezultaty konkursu były bardzo dodatnie.

NIEMCY.

Rekord lotu szybowego. Lotnik niemiecki Kegel z Kassel ustalił 12 sierpnia rekord lotu szybowego, na szybowcu typu „Vampir". Startując, przy wietrze 16 m/sek. z Wasserkuppe, wylądował on w Hildburghausen, przebywszy w ten sposób w prostej linji z górą 60 km. Poprzedni rekord, ustalony przez Nehringa 9 października r. z. na Krymie wynosił 24,6 km.

SZWAJCARJA.

Cztery rekordy światowe z obciążeniem 1000 kg ustalił w dniu 29 czerwca znakomity lotnik szwajcarski, Mittelholzer, na samolocie Dornier-Merkur z silnikiem B. M. W. 460 MK., a mianowicie:

czas: 10 godz. 0 4/5 sek. (poprzedni rekord Bajac 3 godz. 46 m. 35 s.),
odległość: 1400 km (poprz. rekord Lasne 200 km),
szybkość na 500 km: 163,076 km (ustalony rekord),
szybkość na 1000 km: 161,986 km (ustalony rekord).



W międzyczasie ukazały się rzeczywiście zapowiedziane w Nr. 5 „Lotu Polskiego" znaczki niemieckie, włoskie i egipskie.

Znaczki włoskie nie mają przedruku, lecz zostały przerobione (klisze) ze znaczków poczty pneumatycznej w ten sposób, że napis „Posta Pneumatica" zastąpiono napisem „Posta Aerea" w kolorze marki, zresztą rysunek pozostał niezmieniony. Są to wartości: 60 ct. — szare, 1 lir — niebieskie, 2.50 l. — pomarańczowe i 5 l. — zielone.

Znaczek lotniczy Egiptu jest wartości 27 milliemes, barwy fioletowej i przedstawia duży samolot przelatujący nad deltą Nilu. Znaczki te kształtu podłużnego, drukowane są w arkuszach po 10 × 5 sztuk z numerem dla kontroli A 25. Były one w użyciu pierwszy raz dnia 10.III b. r. na linji Kair — Bagdad.



EGIPT 1926

Prócz tego wydały znaczek lot. St. Zjedn. Ameryki Półn. w wartości 10 ct., koloru niebieskiego. Jest to obrazek minjaturowej mapy tego państwa, zdjętej z lotu ptaka z dwoma samolotami, lecącemi naprzeciw siebie. Pod względem rysunku i pomysłu stanowczo jeden z najlepszych znaczków lotniczych, jakie dotąd znamy.

Również kolonje francuskie w Azji otrzymały nowe znaczki (już nie poraz pierwszy), a mianowicie: Alaonites, Grand Liban i Syrja. Są to stare znaczki Syrji z r. 1925 z przedrukiem czerwonego aeroplanu w wartościach: 2 piastry — brunatne, 3 p. — ciemno-żółte, 5 p. — fioletowe i 10 p. — liljowobrunatne. Grand Liban i Syrja otrzymały odrazu po 2 serje, jedne tylko z pojedyńczym przedrukiem czerwonego samolotu, drugie z tym samym na uprzednio przedrukowanych markach dobroczynnych „Sécours aux Réfugiés".



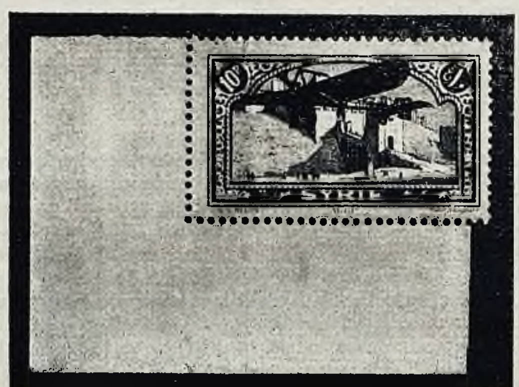
STANY ZJEDNOCZONE 1926

W maju b. r. ukazały się też nowe znaczki lotnicze w Litwie Kow. w wartościach: 20 centn. — karminowe, 40 c. — liljowo-czerwone i 60 centn. — niebiesko-czarne. O bliższe wiadomości z tego kraju, trudno.

Do wydanych uprzednio seryj dodały jeszcze po jednej wartości: Danja 15 öre — fioletowe i Uruguay 25 cts. — fioletowe. Tych ostatnich używano głównie na 1—2 przelotach między Montevideo a Rocha.

Pisma francuskie zapowiadają obecnie pierwsze wydanie nowych znaczków lotn. w Turcji i Jugosławji.

Ponieważ dla aerofilatelistów przedstawiają wartość, i to nieraz większą, nie tylko znaczki, ale także oficjalne i nieoficjalne nalepki pocztowe, oznaczające przesyłkę lotniczą, notujemy tu nowości i z tego działu.



SYRJA 1926 (najnowsza wartość)

I tak: Irlandja, nie posiadająca dotąd znaczków lotniczych, wydała oficjalną nalepkę dla listów, koloru szafirowego z czarnym napisem „Aer-Phost (By Air Mail)", a Rosja na żółtym papierze z czerwonym napisem, w języku rosyjskim i francuskim, oznaczającym „Samolotem".

Z nieoficjalnych pojawiła się winietka kanadyjskiego T-wa Fairchild Aero Service, wartości 25 cts, używana zamiast marki i opatrzona czerwonym napisem na pomarańczowem tle: „Jack V. Elliot. Air Service. First Red Lake Aerial Mail 1926".

T. K.



JERZY MARJUSZ TAYLOR

Ostatni lot Firleya

Zanim przystąpię do opisu przygody Jana Stanisława Firleya, słynnego lotnika z ostatniej wojny, a mego serdecznego kolegi i przyjaciela, przygody straszliwej, która stała się przyczyną jego zguby, muszę z konieczności podać kilka słów o sobie.

Z odrazą biorę się do tego. Jestem przecież odludkiem i jako taki słynę między oficerami naszego pułku.

Niegdyś pilot i to nienajgorszy, dziś jestem rotmistrzem N. pułku ułanów. Pułk nasz stacjonuje w cichem mieście pomorskiem. Nic tu nie przeszkadza pracy. Roboty mało. Ja zaś nie przyjmuję udziału w wesołem życiu kolegów-oficerów. Wielka wojna, a potem przygody na Wschodzie, wreszcie śmierć Firleya, wypaliły z mej duszy radość życia doszczętnie.

Dużo czytam tutaj i rozmyślam wiele. Dawno nurtowało mnie pragnienie oddania piórem historji mego przyjaciela. Zawsze jednak powstrzymywało mnie coś od tego.

Czy potrafię opisać to tak dokładnie jakbym chciał, a zwłaszcza jakbym był powinien? Ta niepewność właśnie nie pozwalała mi wziąć się do pióra. A trzeba było to uczynić. Zimy ubiegłej wiadomość o śmierci mego przyjaciela dostała się niewiadomą dla mnie drogą do prasy warszawskiej. Wiele szczegółów podano opacznie lub zgoła fałszywie. Nawet moja rola została przekręcona, lub zgoła przemilczana. A niektóre gazety stołeczne, nie rozumiejąc mego cudzoziemskiego nazwiska, nazwały mnie ochrzczonym hindusem, co dużo śmiechu wywołało w pułku.

Należało dać sprostowanie, lub wprost opis dokładny. Wahałem się jeszcze. Przeklinałem moją niepewność i ten dziwny lęk zdjęcia przyłbicy, który zawsze mnie cechował, a w ostatnich latach spotęgował się jeszcze.

Ale oto przed dwoma tygodniami mniej więcej, wróciwszy z zajęcia, zastałem w domu grubą kopertę. Otworzyłem ją ze zdziwieniem. Czego chciano odemnie? List był urzędowy. Nie było wątpliwości. W rogu widniał nadruk „Royal Air Force" — „Królewska Flota Powietrzna" i był datowany z Londynu. Krótki tekst brzmiał:

„Panie,

Dowództwo R. A. F., sądząc, że Pan oraz jego przyjaciel pułkownik J. St. Firley, nie znajdują się obecnie w żadnej czynnej służbie wojskowej, pragnęło obydwu Panów zaprosić do armji Jego Królewskiej Mości, powierzając Im stanowiska odpowiedzialne w lotnictwie.

Poszukiwania były czynione za pośrednictwem konsulatów brytyjskich. Na ślad Panów nie natrafiono nigdzie.

Dopiero po ogłoszeniu przez polskie gazety wiadomości o nieszczęśliwym wypadku w Johore, stał się wiadomym adres Pana.

Dowództwo R. A. F. boleje nad śmiercią słynnego lotnika, lecz prawie niedowierza jej możliwości, gdyż podane przez gazety szczegóły tchną fantastycznością.

Uprasza się przeto uprzejmie Pana, jako jedynego świadka, o powiadomienie, czy doniesienia prasy polskiej z rzeczywistością się zgadzają".

List ten zelektryzował mnie. Więc nawet w Anglji znano i pamiętano Firleya, a i mnie zarazem.

Odpowiedziałem Dowództwu R. A. F. niezwłocznie, dziękując za pamięć. Jednocześnie, czyniąc zadość prośbie, a więcej własnej potrzebie, opisałem szczegóły wyprawy naszej do Indji, gdzie przyjaciel mój grób znalazł.

Nie mogłem się jednak powstrzymać od złośliwej uwagi, że konsulat brytyjski z łatwością osiągnąłby swój cel, zapytując o mnie w Min. S. Wojsk. w Warszawie.

Korespondencja ta miała jeden skutek dodatni. Raz już wziąwszy się do pióra, przezwyciężyłem mą niechęć i oto teraz streszczam opis smutnej przygody, który, żywię nadzieję, położy kres bajdom, snutym przez gazety brukowe.

Z Firleyem zawarłem znajomość w pułku rosyjskim, walczącym na odcinku ryskim. Dostałem się tam jako świeżo promowany podporucznik. A czułem się tak, jak musiał się czuć każdy Polak w służbie rosyjskiej, walcząc za obcą sprawę.

Więc stan mej duszy był fatalny. Dokoła widziałem śmierć i zniszczenie. Całą dobę rozlegał się świst kul karabinowych i żałosne, przeciągłe jęki pocisków, przelatujących wysoko, by gdzieś wybuchnąć z ciężkim łoskotem.

Przyzwyczaiłem się do tego potrochu. Nigdy nie byłem nadmiernie wesoły. Na froncie jednak, po otrzaskaniu się z wojną, nieraz wieczorami spędzałem wesoło czas, grając w karty i zalewając wódką robaka. Niejeden raz tak było, gdy o kilkanaście kroków od naszego schroniska, względnie bezpiecznego, działy się sceny rozdzierające. Ale krzyk śmiertelnie rannego przestał już na mnie robić wrażenie.

Było to stępienie nerwów. Tem też tłumaczyłem sobie mą odwagę, którą niejeden raz chwalili zwierzchnicy.

Trwoga jednak nie znikła całkowicie z mej duszy. Przyczaiła się gdzieś, ukryła głęboko. Uczucie lęku z siłą przemożną wstawało czasem nagle. Budziło się jakby z letargu głębokiego.

Nie drżałem, słysząc kule świstające około mej głowy. Sama myśl o ataku na bagnety napawała mnie radością niewypowiedzianą. Rodził się wówczas we mnie jakiś poryw nieznany, szał boju. Tłumaczyłem go sobie reakcją po przydługim i męczącym siedzeniu w okopach.

Ale każde zjawienie się nad nami aeroplanu nieprzyjacielskiego budziło we mnie lęk, straszliwy, który musiałem zwalczać wszelkiemi siłami, by nie zachwiał ustalonej sławy mego męstwa.

To samo dotyczyło wzlecenia w powietrze na samolocie. Poprostu drżałem na samą myśl, że mógłbym to uczynić. I nic dziwnego. Wszak od dzieciństwa podlegałem w pewnym stopniu lękowi przestrzeni. Nie mogłem wychylić się z okna górnego piętra, a o huśtawce mowy nie było.

Ukrywałem te moje obawy przed kolegami, ale pomału przedostały się one do wiadomości ogółu. Koledzy zauważyli stan mój nawpółobłąkany, w jaki pojawienie samolotu niemieckiego mnie wprawiało. Już zaczęły się pomału odzywać drwiny, które przy temperamencie mym burzliwym, łatwo krwawą scysję spowodować mogły.

Ale wtedy właśnie zjawił się w naszym pułku Firley. I jego to słowa, jego zachowanie, przyjaźń moja z nim wreszcie, sprawiły, że lęk mój znikł bez śladu, przynajmniej na czas pewien. Ja zaś sam, jak śmiesznem wydać to się musi, zostałem lotnikiem i niejeden raz potem w przestworzu atakowałem samoloty nieprzyjacielskie.

Awjatyka rosyjska wojenna dopiero organizowała się podówczas. A tak się już składało, że najlepszymi lotnikami byli oficerowie-polacy.

Haber-Włyński, Scipio del Campo, któż nie zna dziś tych nazwisk bohaterskich, sławą okrytych?

Ale choć cudów dokonywali i ani jeden prawie rozkaz dzienny Wielkiego Księcia nie obył się bez ich nazwisk, to jednak męstwo ich było niczem w porównaniu z odwagą i szalonem szczęściem Firleya.

Przybył do nas nie pod własnem nazwiskiem, lecz zmyślonem. Jego dokumenty wojskowe opiewały na imię Jana Stanisława margrabiego Lewarta. Tym herbem się pieczętował i tego tytułu używał. Do ukrycia nazwiska, na co miał zezwolenie samego cesarza, skłoniły go, jak mi się później zwierzał, węzły pokrewieństwa, łączące go z jednym z panujących Książąt Rzeszy Niemieckiej.

Pamiętam dobrze jak wszedł do mego okopu, gdzie podówczas sam siedziałem. Pamiętam dobrze jego postać wysoką i smukłą, czarne oczy, palące, niespokojne i twarz nieco bladą, ale zdrową.

— Czy porucznik Robert Halle? — zapytał z uśmiechem.

Gdy powstałem zdziwiony, uścisnął mi dłoń nieco gorączkowo. Poczem wymienił swoje przybrane nazwisko i w krótkich słowach wyłuszczył cel swego przybycia.

Mianowicie jako doświadczony pilot, dostał on przydział do naszego pułku. Do wywiadów swych powietrznych potrzebował obserwatora. Zwrócił się z tem do dowódcy pułku prosząc o oficera dzielnego i absolutnie władającego nerwami.

Dowódca początkowo zaraz wymienił moje nazwisko. Ale potem zreflektował się. Cenił mnie i pragnął trzymać przy sobie. Nie mógł już jednak cofnąć się zupełnie, więc uzależnił decyzję od mej zgody.

To, co odpowiedziałem Firleyowi było dla mnie samego niespodzianką. Zgodziłem się. Zadziwiające. Ja, który bałem się samego widoku aeroplanu. Ja, z moim lękiem przestrzeni. Ja, w przestworzach.

Nie wiem czemu przypisać mą zgodę. Chyba temu dziwnemu wpływowi, jaki Firley odrazu na każdego wywierał.

Słyszał on zapewne coś o mym lęku dziwnym, bowiem po drodze do pobliskiego lasku brzozowego, gdzie na polanie stał jego nowiutki Farman, na którym dopiero dwa odbył loty, tłumaczył mi szczegółowo, że nie jest to żadną sztuką wzbić się w powietrze.

Mówił dalej, że łoskot motoru i świst śmigła ogłusza tak dalece, że gdy kule biją wokoło, nie zauważa się ich wcale. On sam niejeden raz już powracał z lotów wywiadowczych, nie wiedząc nawet, że skrzydła jego samolotu przestrzelone były w wielu miejscach.

Odbyłem więc wraz z Firleyem lot mój pierwszy. O, dziwo. Uczucie lęku minęło zupełnie.

Przywiozłem z tej wyprawy zdjęcia dla armji rosyjskiej wprost nieocenione. Już nie robił na mnie wrażenia samolot nieprzyjacielski. Nie było dnia, bym nie bujał z Firleyem w przestworzach.

Wreszcie nauczyłem się sam prowadzić samolot. Zostałem pilotem. Na rozkaz dowódcy sprowadzono ze stolicy nowy aparat dla mnie. Począłem latać samodzielnie.

Ale czyż mogłem równać się z Firleyem. Przenigdy. Pamiętam jak on, niby jastrząb szaropióry, krążąc w przestworzach, wypatrywał okopy nieprzyjacielskie.

Gdy dostrzegł większe skupisko żołnierzy, zniżał swój lot, tak, że lada chwila mogła go dosięgnąć kula wroga i ciskał swe bomby straszliwe.

Niejeden raz więc rozkazy dzienne wspominały imię Firleya, a pierś jego ozdobiły cztery krzyże św. Jerzego, najwyższej odznaki wojennej.

Trudno mi opisać wszystkie czyny szalonej odwagi mego przyjaciela. Tak. Bo zaprzyjaźniliśmy się nadzwyczaj. Byliśmy nierozłączni. A któż, jeśli nie on uratował mi raz życie?

Pamiętam, raz z niewiadomej przyczyny zajął się silnik w moim aparacie, podczas gdy przelatywałem nad terytorjum niemieckiem. Płomienie i kłęby dymu biły dookoła. Wisiała nade mną zguba nieuchronna.

Wychyliłem się i spojrzałem z rozpaczą. Doznałem ulgi. Ujrzałem maszynę Firleya. Leciał tuż pod mym płonącym samoletim i znakami zachęcał bym skoczył do jego aparatu.

Z dołu biły pociski niemieckie. Widziałem, jak pękały pod nami, roztaczając wokoło białe obłoki dymu. Dokoła mnie szalały płomienie.

Nieustraszony Firley zbliżył się tak, że skrzydła jego aparatu prawie dotykały moich.

Nawpół obłąkany ze zgrozy skoczyłem. Rozpacz dodała mi sił. Trafiłem szczęśliwie. Uczepiłem się skurczony za obramowanie siedzenia i, podczas gdy oddalaliśmy się w kierunku linji wojsk rosyjskich, już mój aparat, buchając płomieniami, upadł daleko na terytorjum wroga.

Ocalił mi życie. Uczucie przyjaźni, jakie dlań żywiłem, zamieniło się w oddanie bezgraniczne.

Wybuch rewolucji złamał armję. Bez epoletów, w płaszczach obdartych umknęliśmy z frontu. Wojska Kołczaka, mroźne pola Syberji, Wschód daleki, wszędzie byliśmy razem.

I oto, śladem wielu, takich samych jak my rozbitków, którzy cudem tylko uniknęli śmierci, zawędrowaliśmy aż do Indji.

Nie pamiętam już dobrze jakie losy rzuciły nas na skraj Bengalu. Znaleźliśmy się tam, gdzie wody szerokiej Brahmaputry łączą się z falami Gangesu i płyną jakiś czas błękitnawą wstęgą, odznaczając się od żółtych wód świętej rzeki indyjskiej.

Kiedyś, w dzieciństwie, marzyłem o krajach Indyj tajemniczych. Majaczyły mi dziwaczne pagody, widziane na obrazkach. Stada słoni, wykonywujących roboty wszelakie, tłumy ludzi półnagich, przeciągających ulicami, wzdłuż których wznosiły się pałace fantastyczne.

Rzeczywistość zabiła marzenia. Trawieni głodem, wpółobłąkani słanialiśmy się po ulicach Kalkutty, potem Benaresu, aż wreszcie zabrnęliśmy do osiedli ludzkich, leżących nad brzegiem Brahmaputry.

Wiele razy niebezpieczeństwo zaglądało nam w oczy. W zaroślach nietrudno było o spotkanie z pręgowatym wrogiem, którego ryk niejeden raz słyszeliśmy w pobliżu. Wiele dziwów oglądaliśmy po drodze. Pagody zrujnowane, zarosłe ljanami, obrzeżone kwieciem, nieoczekiwanie zjawiały się przed nami. W głębi lasu majaczyły czasami jakieś posągi prastare, wokoło których małpy wyprawiały swe harce.

Raz, gdy brnęliśmy, paleni skwarem słonecznym przez dżunglę, z przerażeniem ujrzałem człowieka nagiego, którego ręce i nogi gwoździami przybite były do drzewa.

Głowa zwisała mu na piersi bezwładnie. Sądziłem, że umarł. Nie. Oddychał jeszcze. Skamieniałem ze zgrozy. Człowiek ten oddawna wisieć musiał na drzewie.

Firley wydobył z pochwy swój rewolwer i strzałem chciał przerwać jego cierpienia. Ja jednak sam nie wiem czemu wstrzymałem jego rękę i podszedłem do nieszczęśliwego.

Spojrzał na mnie żałośnie. Nie. Ten człowiek nie umierał. Żegnający się z życiem tak nie patrzą. Ale gdy wargi jego poruszyły się, usłyszałem szept cichy, trudny do zrozumienia, słaby.

Przemawiał w języku bengali, który obydwaj z Firleyem rozumieliśmy już dobrze, włócząc się od kilku miesięcy po kraju.

— Wody, wody. Daj mi się napić. — Oto były słowa, które zrozumieć zdołałem. Potem głowa jego znów opadła, a oczy bielmem się pokryły.

Wyjąłem gwoździe z ciała nieszczęśliwego, dziwiąc się, że z ran nie wyciekała krew. Obydwaj, wraz z Firleyem, złożyliśmy go na ziemi, poczem przyjaciel mój pobiegł po wodę.

Tymczasem hindus otworzył oczy i przemówił. Zdziwiłem się. Głos jego był już tak normalny, jakby należał do człowieka zdrowego.

— Słuchaj — rzekł do mnie. — Oddałeś mi wielką usługę. Wiedz, że jestem jogiem i przez bezwład dążę do czynu Ale człowieka, który czuwał tu nade mną, rozszarpał tygrys, gdy zapędził się zbytnio wgłąb puszczy. Ocaliłeś mnie. Idę dalej. Ale byś pamiętał o mnie, weź oto ten kamień. Wiedz, że każdy wąż jest mu posłuszny. Weź go, może ci się przydać.

Podał mi kamień, który wziąłem do ręki z ciekawością. Był czerwony jak rubin, ale odznaczał się dziwnym tęczowym blaskiem.

Gdym podniósł oczy, hindusa już nie było. Dochodził tylko zdaleka trzask łamanych gałęzi, jakby ktoś przedzierał się przez gąszcze pospiesznie.

Niebawem powrócił towarzysz mój z czapką pełną wody. Opowiedziałem mu o niespodziewanem odejściu hindusa i pokazałem kamień, mający wywierać wpływ na węże. Wzruszył ramionami. Nie wierzył widocznie. W milczeniu powlekliśmy się w dalszą drogę.

Później nieco zabłądziliśmy do małej mieściny indyjskiej, zwanej Tartsu. Zaciekawiła nas starożytna, dziwaczna pagoda i skierowaliśmy się ku niej.

Stary kapłan brahmański siedział przy wejściu. Na kolanach jego zabawnie figlowało kilka małpek. Odezwałem się doń w języku bengali, prosząc o gościnę. Ale starzec spojrzał tylko podejrzliwie i świsnął w maleńką gwizdawkę z kości słoniowej.

Zbiegło się zaraz wielu mieszkańców, a wszyscy mieli tak groźne miny, że obydwaj cofnęliśmy się co prędzej, choć ręka Firleya sięgała już po rewolwer.

Lepiej, że nie strzelał. Z oderwanych okrzyków, któremi nas żegnali, zrozumiałem, że wzięto nas za rakszasów — złych duchów leśnych, które szkodzą ludziom i płatają im przeróżne figle. Byliby nas zabili niechybnie.

Nic dziwnego. Wszak wyglądaliśmy jak nie stwory boskie. Niegolone od wielu tygodni, twarze pokryły się długim zarostem. Czupryny nasze zapomniały już o grzebieniach. Odzienie zamieniło się w łachmany, z pod których przeglądało nagie, opalone, czarne ciało.

Powędrowaliśmy dalej. Po drodze jednak błysnęła mi myśl szczęśliwa. Czy szkarłatny kamień joga nie może nam przynieść korzyści? Czy nie należy wypróbować jego właściwości?

Z sitowia, porastającego brzegi moczarów, koło których przechodziliśmy, uplotłem kilka płaskich koszyków z pokrywami.

Wśród splątanych korzeni wielkiego drzewa, wystających nad powierzchnią ziemi, znalazłem wielkiego okularnika i przycisnąłem go kijem znienacka. Wąż wił się, syczał złowrogo, i chciał się rzucić na mnie.

Wówczas wyciągnąłem z zanadrza kamień joga i położyłem go na dłoni. Promień słońca padł na kamień i zajaśniał przepyszny blask jego, szkarłatno-tęczowy.

Zauważyłem, że wąż znieruchomiał nagle. Wijące się ciało poczęło sztywnieć. Rozszerzona szyja, tworząca wspaniały otok koło jego głowy zmalała i skurczyła się zupełnie. Po chwili wyciągnąłem bezwładnego gada za ogon z kryjówki i wpakowałem do koszyka.

W taki sam sposób złowiłem jeszcze kilka okularników. Koszyki nasze były pełne. Słychać w nich było ustawiczne groźne syczenie i suchy, metaliczny szelest łusek, węży, pełznących w zamknięciu.

Teraz z łachmanów naszych sporządziliśmy turbany na głowy i tak przystrojeni, półnadzy, opaleni od słońca, łudząco podobni do fakirów- zaklinaczy, chodziliśmy po wsiach indyjskich, pokazując węże, za co obficie sypano nam miedziane anny do turbanów.

Przebyliśmy wreszcie łańcuch skalistych gór, które cały czas widniały przed nami, okryte mgłą, błękitno - sinawe. Znaleźliśmy się w Johore — stolicy kraju stu jezior.

Na rynku, przed pagodą, po której snuły się tysiące małp, skaczących po głowach dziwacznych posągów i krzyczących wrzaskliwie, jak zwykle rozłożyliśmy nasze koszyki z wężami.

Przyzwyczajony już do mej roli, donośnym i pewnym głosem zwoływałem widzów, podczas gdy Firley, uśmiechając się drwiąco, począł dąć na drewnianej fujarce shimmy, czy foxtrotta.

Zebrało się mnóstwo ludzi. Moje okularniki powyłaziły z koszów i prostowały się nieruchomie i leniwie, rozdymając połyskujące w blasku słońca, szyje. Rozległy się okrzyki podziwu.

Nagle jeden wąż rzucił się w bok i począł wić po ziemi konwulsyjnie. Tak robią czasami okularniki, gdy są podrażnione nadmiernie.

Widzowie odskoczyli z okrzykiem przerażenia. A ja wtedy dojrzałem jeźdźca, zbliżającego się ku nam na pięknym rumaku.

Tłum hindusów padł na twarze. Zrozumiałem, że nadjeżdża jakiś dostojnik. Usłyszałem zresztą jak szeptano imię maharadży Johore. Pokłoniłem się nisko przybywającemu i za pomocą długiego kijka jąłem pakować do koszyków moje rozłażące się już na wsze strony węże.

— Hallo, Firley. Czy to pan? — usłyszałem nagle głos zdziwiony.

Zdecydowałem się wtedy spojrzeć. O, łaskawe Nieba! Znałem dobrze tego jeźdzca.

Pod Rygą, wespół z wojskami rosyjskiemi, walczył oddział artylerzystów brytyjskich. Jeden z oficerów był hindusem. Nie pamiętałem jego imienia. Wiedziałem jednak, że był synem udzielnego indyjskiego księcia i bogatym niezmiernie.

Więc to on był maharadżą Johore? Byliśmy uratowani. Toż na froncie niejeden wieczór spędzaliśmy wspólnie. A młody pułkownik hinduski, znany z wesołego usposobienia, często bawił się w towarzystwie oficerów, gdy nadchodziły dla nas rzadkie dni odpoczynku w jednem z miasteczek pobliskich.

Firley roześmiał się i skoczył do maharadży z wyciągniętą dłonią. Ten jednak zreflektował się szybko. I słusznie zresztą. Czyż mógł on, pan samowładny, witać się wobec swych poddanych z fakirem - zaklinaczem wężów, człowiekiem niskiej kasty?

Wydobył kiesę pełną srebrnych rupji, cisnął na ziemię i odjechał w milczeniu, skinąwszy nam tylko głową przyjaźnie.

Ale nim upłynęło kilka minut, już zjawili się dwaj książęcy szybkobiegacze. Nadzy prawie, zlani potem, ciężko oddychając, oznajmili nam, że Jego Wysokość pragnie byśmy stawili się w pałacu.

Firley był wściekły. Nie chciał iść. Tak był obrażony, że ledwo zdołałem go namówić, by nie odrzucał nadarzającej się okazji. Poszedł wreszcie bardzo markotny.

W krótce, w zieleni drzew, w rozkosznym gąszczu pachnących cudnie kwiatów wielobarwnych, zamajaczył przed nami biały, marmurowy pałac maharadży.

Wprowadzono nas do jednego z licznych pawilonów, którego komnaty wydały się nam jakimś przybytkiem rajskim, taki panował w nich chłód.

A na drugi dzień wypoczęci, doprowadzeni znów do ludzkiego wyglądu, przebrani w białe ubrania flanelowe, jakie zazwyczaj używane są w Indjach przez europejczyków, zostaliśmy zaprowadzeni do księcia.

Gdyśmy weszli, powstał niezwłocznie.

— Jak się miewacie, drodzy koledzy? — rzekł, ściskając nam dłonie serdecznie. — Powiedzcież nareszcie, bom ciekawy, jakim sposobem znaleźliście się w mojem Johore?

Zacząłem opowiadać pierwszy, bowiem Firley wciąż jeszcze miał minę nieco obrażoną. Książę śmiał się serdecznie, słuchając naszych losów dziwacznych, które kazały nam odgrywać rolę zaklinaczy wężów.

— Ale, ale — przypomniał sobie. — Przecież od wczoraj nic nie jedliście. Zaraz każę podać.

Klasnął w dłonie i wkrótce służący wnieśli stół zastawiony bogato.

Jedliśmy łapczywie. Toż takich dań nie widzieliśmy już od wieku. Po kilku kielichach dobrego wina i Firley się rozchmurzył, gwarząc po przyjacielsku z gościnnym księciem.

Gdy po śniadaniu zasiedliśmy w fotelach i zaciągnęliśmy się doskonałemi cygarami hawańskiemi, pijąc czarną kawę z dobrym likierem, dziwna błogość spłynęła na mą duszę. Siedziałem obok Firleya i odczuwałem, że i on w podobnym znajduje się stanie. Tyle czasu byliśmy razem. Tyle przeżyliśmy wspólnie. Rozumieliśmy się bez słów.

Ściany wielkiej komnaty jadalnej, pokryte były makatami, wyszytemi mieniącym szychem. Nad naszemi głowami olbrzymi motyl z czerwonego jedwabiu, wprawiany w ruch zzewnątrz za pomocą sznurków, poruszał skrzydłami, dając miłą ochłodę.

Za chwilę odezwali się gdzieś za ścianą ukryci grajkowie. Zabrzęczały instrumenty słodko i przyjemnie. Nie, doprawdy, książę był czarownikiem i to czarownikiem gościnnym nadzwyczaj, a, jak pamiętałem z ryskiego frontu, wesołym ogromnie.

Spojrzałem nań i zdziwiłem się nagle. Za lekkim, błękitnawym obłokiem dymu cygar ujrzałem jego twarz. Wyglądał jak człowiek nurtowany jakimś bólem wewnętrznym.

Zwrócił się nagle do mego przyjaciela. Uderzył mnie głuchy dźwięk jego głosu. Choć mówił dość cicho, jednak odzywająca się wciąż za draperjami muzyka nie tłumiła słów. Słyszałem dobrze.

— Słuchaj Firley — rzekł. Nie masz pojęcia jak jesteś pożądany. Otóż, przedewszystkiem, musisz wiedzieć, że pilot mój zginął właśnie przed trzema dniami na polowaniu. Wciągnęło go trzęsawisko, na które zapędził się niebacznie. Aeroplan stoi bezczynnie.

— Jakto, więc masz aeroplan? — roześmiał się mój przyjaciel.

Udobruchał się już zupełnie, rozmarzony nieco winem i doskonałemi cygarami.

Maharadża uśmiechnął się.

— Byłem pewien, że nie sądziłeś, by tu, nad brzegami Brahmaputry znalazł się człowiek posiadający samolot. Ale ja mam. Jestem jedynym z książąt Bengalu, używającym samolotu. Doskonałego Fokkera.

Firley skoczył na równe nogi. Zagrała w nim krew starego lotnika. Poszliśmy oglądać aparat.

Gdy mój przyjaciel dość się już namacał wszystkich części, świetnie utrzymanego, błyszczącego samolotu, maharadża zaproponował lot.

Samolot wyprowadzono z hangaru. Miejsca w nim było dosyć. Zmieściliśmy się wszyscy trzej. Zaturkotał silnik. Wzbiliśmy się w powietrze. Firley pilotował.

W upalne południe, wśród olśniewających blasków słonecznych promieni, szybowaliśmy nad okolicą. Przelecieliśmy kilka razy nad szeroką, mętną wstęgą wielkiej rzeki, zniżyliśmy lot, by krążyć ponad zaroślami, w których gąszczu dojrzałem dwa lub trzy razy pomykające trwożnie pręgowate ciało drapieżnika dżungli — tygrysa.

Powróciliśmy wreszcie. Aparat, prowadzony umiejętną ręką Firleya, osiadł na szerokim placu, przed samym pałacem.

Ze swych stajni właśnie robocze słonie wychodziły nad rzekę. Coś około setki. I był to widok nadzwyczajny, gdy te ciężkie, niezgrabne zwierzęta na rozkaz „mahontów", siedzących na ich karkach, wstrzymały się odrazu szeregiem. Przyklękając z głośnem stękaniem, pozdrawiały maharadżę Johore, wychodzącego z samolotu w lotniczych okularach i czapce skórzanej.

Firley zmienił się zupełnie. W przeciągu niedługiej tej przejażdżki powrócił cały jego zapał lotniczy. Twarz mego przyjaciela promieniała szczęściem i odwagą.

Z uśmiechem patrzyłem nań. Mnie nie sprawiało takiej przyjemności latanie. Odwykłem już od aparatu. Powrócił dawny lęk, który teraz zamienił się w odrazę.

Ale oto maharadża gestem zaprosił byśmy poszli za nim. Krętemi schodkami, weszliśmy na smukłą, podobną do minaretu wieżę, której ściany wprost rzeźbione były w marmurze i lśniły się, opromienione słońcem, ażurowe, przecudne, już nie białe, ale raczej różowe.

— Jakiż cudny widok! — wykrzyknął nagle Firley.

Zdziwił mnie potrochu ten okrzyk mego przyjaciela. Nie był on poetą. O, w żadnym razie. Umysł jego, daleki od romantyzmu, był realnym, zbyt realnym może. Trudno zresztą by dobry lotnik był romantykiem. Ciągła potrzeba napięcia uwagi, skupienia, przedświadczenie, że jeden ruch nieostrożny może spowodować katastrofę, daje umysłowi cechy pozytywne.

Więc tylko podnieceniem, wywołanem niedawnym lotem, tłumaczyłem sobie zachwyt Firleya.

Widok roztaczający się z wieży w samej rzeczy był piękny. Hen daleko, ciągnęły się oka jezior, błękitnawe, zielone i szare. Brzegi ich były porośnięte sitowiem, nad którem unosiło się ptactwo. Dalej widniały mokradła, odznaczające się szmaragdową zielenią. Żółciły się za niemi piaski okolic pustynnych, a jeszcze dalej majaczył łańcuch skalistych, sinawych, mgłą otulonych gór.

Pomiędzy trzema jeziorami, których brzegi stanowiły skały prostopadło. wznosił się zamek. Dziwaczna to była budowla. Początkowo wziąłem go za pagodę. Później zauważyłem otaczające go mury i fosy. To był jakiś odwieczny zamek obronny. Płaski dach szeroki zdobiło mnóstwo wieżyczek i otok zębaty, mogący służyć za ukrycie łucznikom.

Olbrzymiej, wysokiej bramy broniły dwie wieże. Kształt tych wież przerazić musiał każdego. To były dwa słonie kamienne, sięgające głowami ponad dach zamku. Z zadartemi do góry trąbami, stały dumnie, szczerząc kły miedziane, połyskujące zielenią patyny, położonej przez wilgoć i wieki.

Trąciłem Firleya ręką.

— Czy widzisz ten zamek? — rzekłem — Co za ponura budowa. Gdybym był przesądnym, powiedziałbym, że to jest siedziba jakiegoś złego bóstwa. Czyżby...

Nie zdążyłem dopowiedzieć. Poczułem, że Firley, w milczeniu, silnie ściska mi dłoń. Spojrzałem zdziwiony na mego przyjaciela. Ruchem głowy wskazał na maharadżę

Rzuciłem wzrokiem. Zdumienie moje zwiększyło się jeszcze. Oczy księcia wlepione były w daleki zamek. Twarz okryła się bladością. Wzrok jego palił jak płomień.

Odwrócił się do mnie. Przemówił. Ale głos jego głuchy był. Do niepoznania obcy.

— Nie omyliłeś się — rzekł. — Niektórzy z moich poddanych składają mu nawet ofiary. Sądzą oni, że to jest rakszas — zły duch leśny wyjątkowej mocy. Mojem zdaniem jednak, jest to tylko czarownik, jog zbłąkany, który, osiągnąwszy dzięki świętobliwości żywota siły wyjątkowe, nadludzkie, użył ich na złe i sieje dokoła zniszczenie i szkody.

Ukrył na chwilę twarz w dłoniach. My zaś spojrzeliśmy po sobie. Zobaczyłem, że Firley uśmiecha się trochę szyderczo. Zauważył to zresztą i książę, który w tej chwili odjął dłonie od oczu.

— Firleyu — rzekł. Wiem, co myślisz o mnie. Ty sądzisz, że jako człowiek Wschodu muszę mieć jeszcze ukryte przesądy, których nie zdołała wygładzić cywilizacja europejska. Spojrzyj więc sam i osądź, czy człowiek, który mieszka w zamku jest demonem, czy bóstwem złośliwem, czy wreszcie może tylko człowiekiem. Możesz go zobaczyć teraz. Siedzi na terasie.

I mówiąc to książę podał memu przyjacielowi lunetę.

Drwiący uśmiech nie schodził z twarzy Firleya. Wziął jednak lunetę i spojrzał. W miarę, gdy patrzył szyderstwo znikało. Odjął wreszcie lunetę od oczu. Widziałem, że bladość powoli okrywała jego rysy. Wzrok był mętny.

Nie rozumiałem co się stało. Wydarłem mu lunetę z ręki. Spojrzałem sam. Oto co zobaczyłem.

Na terasie zamku, tuż przy głowie jednego z kamiennych słoni, siedział starzec. Ile lat mógł mieć? Czyż wiem? Może sto, a może znacznie więcej. Była to postać przerażająca, okropna. Starzec nie miał odzienia na sobie. Przez zeissowski instrument widziałem, że skóra, podobna do kory starego, spróchniałego drzewa, okrywała fałdami swemi szkielet żywy. Bo oczy starca były rozwarte szeroko i patrzyły. Patrzyły na nas. Co za nienawiść, szalona, bezmierna, ukryta była w tem spojrzeniu.

Najdziwniejszem, najdzikszem było to, że około tego starca odwiecznego siedziało dziewczę zdumiewającej urody. Jej białe, delikatne rączki gładziły, pieściły wstrętną i wyschłą twarz czarownika. Bo nie wątpiłem już, że to był czarownik. W jego wzroku widziałem siłę nadludzką.

Luneta wypadła z mej ręki. Nie podniosłem jej, bo niebawem przemówił książę.

— Zejdźmy — rzekł. Jego wzrok sprowadza nieszczęścia.

Zeszliśmy więc.

Po drodze Firley odzyskał swój dawny humor. Gdy znaleźliśmy się znów w chłodnej jadalni, począł drwić z wyschłej mumji, którą widział na dachu.

Niebawem począł mówić maharadża. Dowiedzieliśmy się, iż niewiadomem jest zupełnie, kiedy ów człowiek usadowił się w zamku. Dnia przybycia jego nie pamiętał nikt w okolicy, a starcy dzisiejsi pamiętali go wciąż takim, jakim dziś przed naszemi oczami się zjawił.

Usłyszeliśmy wreszcie, że starzec ten posiadał dziwną moc we wzroku. Gdy chciał zabijał wrogów na odległość.

Niejedną już krzywdę wyrządził on sąsiadom. Największą jednak była ta, którą dotknął naszego maharadżę.

Była w pałacu Johore tancerka piękna, bajadera Dasarathi. Maharadża kochał ją głęboko. Więcej niż kocha się zwykłą tancerkę. Owładnięty namiętnością niesłychaną, powziął on postanowienie, które niechęcią napełniło kapłanów, przestrzegających czystości kasty.

Oto, dotąd nieżonaty, postanowił poślubić Dasarathi, uczynić ją maharani — księżną panującą, ozdobić jej czoło djademem z przecudnych pereł bengalskich.

Zawrzały przygotowania. Gmach wielkiej pagody pokryto girlandami różowego kwiecia lotosu. Orszak biało odzianych dziewic przybył do pałacu, by wieść Dasarathi do świątyni, gdzie przed złotym, zdobionym szafirami dyskiem Savitar, słońca ożywczego, rodzącego, miała zaprzysiąc wierność małżonkowi.

Już po powrocie, w pałacu, miały się odbyć modły do „ducha domu" — Vastaspati, by raczył sprzyjać nowemu związkowi.

Książę, siedząc na białym rumaku, z bijącem sercem oczekiwał na swą narzeczoną. Ale nagle dziewczęta, które miały sprowadzić księżnę, wybiegły z krzykiem z pałacu. Maharadża dowiedział się o nowinie okropnej.

Oto ohydny rakszas z dalekiego zamku uprowadził Dasarathi. Dziewczęta słyszały jak kazał jej iść za sobą. Widziały jego zgarbioną postać, jak znikała przez okno komnaty wraz z maharani, która szła za nim sztywna i blada przez moczary.

Oszalały z trwogi i wściekłości książę pogonił za zbiegami. Już dopędzał. Ale w pośpiechu koń zapadł mu w bagno. Gdy po długich wysiłkach wydostał się wreszcie na brzeg, był niezdolny do dalszego biegu.

— Oto opis mego nieszczęścia — zakończył maharadża. Czy chcesz mi dopomóc?

Obydwaj z Firleyem patrzyliśmy nań oczyma rozwartemi szeroko. Czego chciał właściwie maharadża? Jeśli chodziło o odebranie starcowi Dasarathi, to czyż sam nie mógł łatwiej tego uczynić?

Wreszcie odezwał się Firley.

— Nie rozumiem cię — rzekł. Do zamku przecież prowadzą suche drogi. Zdaje się, że widziałem z wieży ścieżynę nad brzegiem jeziora. Czy nie możesz wysłać tam swych żołnierzy?

Wodpowiedzi usłyszeliśmy, że maharadża wszystkiego już próbował. Wysłał cały oddział gwardji. Ale żołnierze powrócili niebawem, mówiąc, że aranyani — nimfy leśne, rzuciły im zasłonę na oczy, więc nie mogli wcale odnaleźć zamku.

Książę, szalejąc z rozpaczy, wysłał wówczas swoje słonie służebne. Poganiane przez mahontów zwierzęta ruszyły ciężkim galopem. I oto, zaraz na progu trzęsawisk, stanęły jak wryte. Próżno poganiacze krzykami i pieszczotą, uderzeniami ostrych włóczni wreszcie, zachęcali je do biegu. Słonie niecierpliwiły się, trąbiły nerwowo i rzucały naprzód, aby opaść z powrotem.

Firley zapalił cygaro i rzekł.

— Dobrze, ale jakiej właściwie usługi żądałbyś ode mnie? Chyba nie każesz mi udać się do zamku aeroplanem? Tu roześmiał się. — Gdziebym zresztą wylądował? Koło zamku są same mokradła.

Maharadża zaprzeczył głową.

Mylisz się — rzekł. Wylądować tam łatwo. Dach zamku jest płaski i rozległy niezmiernie. Oczywiście do tego trzeba takiej umiejętności lotniczej, jaką ty posiadasz. Miałem zamiar zresztą użyć do tego mojego pilota. Mówiłem ci już. Zginął.

Widziałem jak mój przyjaciel tarł czoło w zamyśleniu. Czyżby się ważył na lot do zamku? Patrzyłem nań z niepokojem. Nie jestem przesądny i opowiadaniu księcia mało wiary dawałem. Sam nie wiem czemu nie chciałem, by Firley podejmował się tego.

Zgodził się jednak. Serce moje ścisnęło złe przeczucie. Gdy Firley wsiadał do samolotu, chciałem się udać wraz z nim. Roześmiał się i wstrzymał mnie gestem ręki. Tak, on śmiał się jeszcze. Nawet, kiedy wzbił się w powietrze, odwrócił ku mnie wesołe oblicze.

My zaś, wraz z księciem, weszliśmy na wieżę. On cały drżący nerwowo. Ja pełen jakiejś grozy wewnętrznej.

Widziałem przez lunetę, jak Firley, zniżając swój lot, zawisł nad zamkiem.

Natężyłem całą uwagę. Nie było już słychać warczenia motoru. Samolot zatrzymał się i przez chwilę wisiał w powietrzu nieruchomo. Pomyślałem wówczas, że zaraz osiądzie na terasie.

Ale coś mu się stało widocznie. Nie mogłem zrozumieć dlaczego jeszcze się waha. To trwało stanowczo za długo. Nagle krzyknąłem strasznie.

Zobaczyłem coś, co ścięło krew w mych żyłach. Oto siedzący nieruchomo na terasie starzec, którego widziałem wyraźnie, podniósł głowę i skinął ręką.

Szaleństwem byłoby z mej strony przypuszczać, że nieznaczny ruch dłoni stuletniego starca mógł wywołać katastrofę. A jednak ujrzałem z przerażeniem, jak aparat Firleya nagle przekręcił się w powietrzu i legł zdruzgotany na terasie.

By nie upaść, musiałem się oprzeć o balustradę wieży. Książę wołał coś do mnie. Nie słyszałem. Nie mogłem oderwać oczu od lunety.

Zobaczyłem wkrótce, jak z pod szczątków rozbitego aeroplanu, które już buchnęły płomieniem, wysunęła się ręka z rewolwerem. Dojrzałem błysk wystrzału. Widziałem jak wyschłe ciało starca zachwiało się i upadło bezwładnie, przyciskając ciało, leżącej jakby w omdleniu dziewczyny, bajadery Dasarathi.

Dach zamku wkrótce objęły płomienie. Ujrzałem jak wszystko zapadało się do środka Na tle czerwonych ogni, buchających zewsząd, widziałem ponure, nieruchome postacie kamiennych słoni, które prócz mnie i maharadży Johore były jedynymi świadkami zgonu przyjaciela mego, Jana Stanisława margrabiego Firleya.

SPROSTOWANIE

W noweli Jerzego Sosnkowskiego p. t. „Wrota Raju", umieszczonej w numerze sierpniowym naszego pisma, wkradły się następujące omyłki drukarskie:

Str. 20, szpalta 1, wiersz 12: zamiast „naciskam lotki" powinno być „naciskam ster". Str. 20, szpalta 1, wiersz 32: zamiast „przekładam lotki" winno być „przekładam ster".

TREŚĆ ZESZYTU:

Redaktor: *Józef Relidzyński.*

Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 22

OD REDAKCJI „BIULETYNU"

Redakcja „Biuletynu" zwraca się z uprzejmą prośbą i gorącym apelem do wszystkich Komitetów Wojewódzkich, Komitetu Stołecznego w Warszawie, Miejskiego w Poznaniu i Okręgowego Zagłębia Dąbr. w Sosnowcu o nadsyłanie jej stałych sprawozdań miesięcznych.

W ten tylko sposób „Biuletyn" nasz będzie mógł objąć całokształt działalności Ligi i stać się tym organem informacyjnym, jakiego domagano się na Zjeździe i jaki winniśmy prasie i społeczeństwu.

Sprawozdania należy adresować do Redakcji „Lotu Polskiego", z zaznaczeniem „do Biuletynu", i przesyłać możliwie 15-go każdego miesiąca.

ZJAZD SEKRETARZY

W dniu 18-go sierpnia b. r. odbył się w Warszawie, w lokalu Zarządu Głównego, Zjazd sekretarzy Komitetów Woj.

Reprezentowane były Komitety: warszawski, (wojewódzki i stołeczny), tarnopolski, łódzki, wileński, kielecki, Zagłębia Dąbrowskiego, pomorski, lwowski, poznański (wojewódzki i miejski), łucki, brzeski, białostocki, krakowski, śląski i nowogródzki.

Zarząd Główny reprezentowali pp.: wice-prezes Falkiewicz, gen. Horodyński, dr. Vacqueret.

Przewodniczył p. Falkiewicz. Omówiono szczegółowo „Tydzień Lotniczy", ustalając termin jego na 10—17 października. Postanowiono, że wszystkie Komitety Woj. prowadzą akcję „Tygodnia" samodzielnie, Zarząd Główny zaś dostarcza jedynie Komitetom materjałów propagandowych.

Z kolei p. sędzia Falkiewicz odczytał projekt opracowanego przez siebie statutu Ligi, który następnie został poddany wyczerpującej dyskusji.

Po załatwieniu spraw bieżących p. przewodniczący zamknął posiedzenie, stwierdzając, że obrady całodziennego Zjazdu Sekretarzy były nader owocne, przesiąknięte zapałem i optymizmem, oraz prowadzone w całkowitej harmonji, która dobrze wróży o pracy Ligi na przyszłość.

ZARZĄD GŁÓWNY

W biurze Zarządu Głównego wre gorączkowa praca w kierunku zorganizowania „Tygodnia Lotniczego", który odbędzie się w dn. 10-17 października na terenie całej Rzplitej.

Zarząd Główny przygotowuje w roku bież., zgodnie z dezyderatami Zjazdu Sekretarzy, następujące wydawnictwa propagandowe:

1) książkę Edwarda Słońskiego „Na gwiezdnym szlaku";
2) broszurę popularną dla ludu Gazdy;
3) odczyt wzorowy;
4) plakat barwny Mackiewicza z aforyzmem P. Prezydenta Rzeczypospolitej;
5) numer specjalny „Lotu Polskiego".

Uprasza się wszystkie Komitety Woj. o nadesłanie zamówień na powyższe wydawnictwa, aby mogły być Komitetom zawczasu rozesłane.

KOMITET STOŁECZNY

Biuro Komitetu Stołecznego L. O. P. P. przeniesiono z ul. Senatorskiej 14 do lokalu przy ul. Krakowskie Przedmieście 5, róg ul. Traugutta.

Godziny urzędowania pozostają bez zmiany, jak również Nr. telefonu 132-14.

WYSTAWA W RAWICZU.

W dn. od 24.VI do 27.VI włącznie odbyła się w Rawiczu w tamt. Seminarjum nauczycielskiem Wystawa robót ręcznych i rysunków, wykonanych przez uczniów tego Zakładu. Na wystawie był wydatnie pod względem ilościowym i jakościowym reprezentowany m. in. dział modelarstwa lotniczego, który budził duże zainteresowanie.

Wystawę zwiedziło przeszło dwa tysiące osób z Rawicza i powiatu oraz liczne szkoły.

Na specjalne podkreślenie zasługuje praca tamt. Kółka modelarstwa lotniczego z jego energicznym kierownikiem p. Franciszkiem Gorczycą, nauczycielem Seminarjum, na czele.

LOTY PROPAGANDOWE.

Loty propagandowe Zarządu Głównego L. O. P. P. rozwijają się coraz pomyślniej. Obok Komitetu Woj. Lubelskiego, który nie ustaje w propagowaniu lotnictwa przy pomocy samolotów, zainteresowały się lotami Kom. Wojew.: Łódzki, Śląski i Lwowski.

18 lipca przybył do Zamościa samolot Potez VIII z pp. Worledgem i Dąbrowskim, dokonywując w tem mieście szeregu lotów pasażerskich z przedstawicielami miejscowego społeczeństwa.

28 lipca Potez przybył na lotnisko w Szopieni-

cach pod Sosnowcem, oblatując do soboty 31.VII wszystkie miasta na Śląsku i obrzucając je ulotkami. Bezpośrednio potem pp. Worledge i Dąbrowski, via Kielce, udali się do Lublina. Loty w Lubelskiem zostały w dniu tym odwołane z powodu złej pogody, wobec czego samolot powrócił do Warszawy.

6 sierpnia udały się 4 samoloty (3 Hanriot i jeden Potez VIII) do Łodzi, gdzie w ciągu dwóch dni dokonano przeszło 100 lotów pasażerskich i pokazowych. Strejk tramwajarzy osłabił nieco frekwencję, w każdym razie publiczności zebrało się sporo.

Bezpośrednio z Łodzi Potez nasz udał się na loty w Jaszczowie i Rejowcu. Niestety, wskutek fatalnego lotniska, loty w Jaszczowie nie odbyły się należycie. W Rejowcu zdarzył się nader smutny wypadek. Płk. Rudnicki, zasłużony szef propagandy K. W. Lubelskiego, zapuszczając silnik (p. Dąbrowski został w Jaszczowie) został uderzony śmigłem tak nieszczęśliwie, że doznał potrójnego złamania lewej ręki i ciężkich obrażeń nogi. O ile nam wiadomo, stan płk. Rudnickiego uległ obecnie znacznemu polepszeniu. Szefa propagandy zastępuje p. Gustaw Lawina, red. „Głosu Lubelskiego".

14 sierpnia odbyły się loty na Potezie w Kraśniku i następnie w Potoczku, gościnnym majątku pp. Przanowskich, gdzie latała przeważnie młodzież wiejska.

20 sierpnia Potez znów wyleciał w Lubelskie. Warunki tak się złożyły, iż samolot powrócił nie po dwóch dniach, lecz po dwóch tygodniach, dokonywując 110 lotów w czasie przeszło 33 godzin lotu. Szlak lotu był następujący: Warszawa — Potoczek — Biłgoraj — Łabuńki — Tomaszów — Łabuńki — Lwów — Przemyśl — Drohobycz — Lwów — Żółkiewka — Gorzków — Krasnystaw — Lubartów — Warszawa.

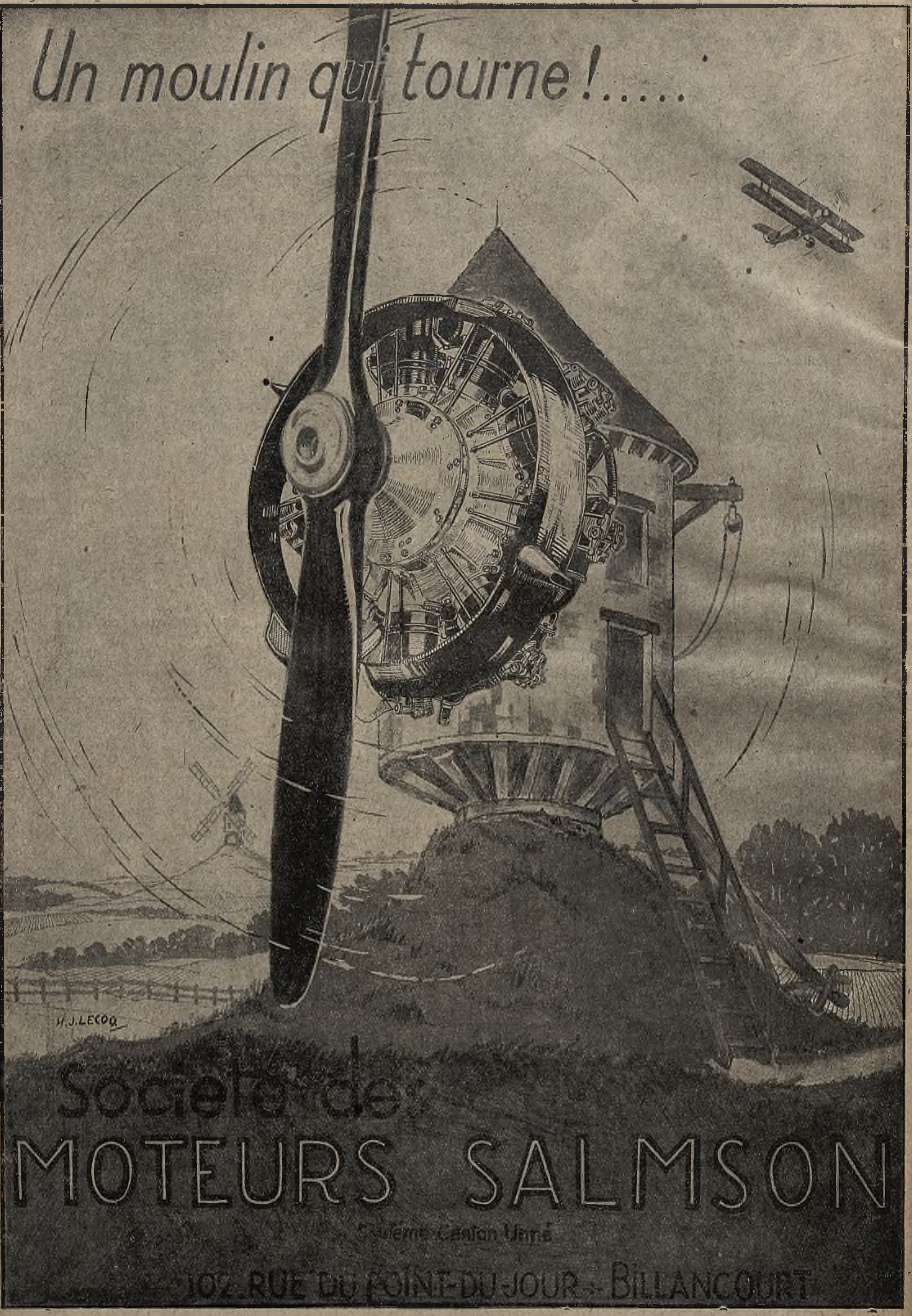
Wskutek silnych wichrów, utrudniających słabiutkiemu Potezowi powrót pod wiatr do Warszawy, zdecydowano lecieć z Łabuniek, po odbyciu lotów w Biłgoraju i Tomaszowie, do Lwowa — z wiatrem. Kom. Lwowski postanowił wykorzystać samolot na swym terenie, urządzając loty w Przemyślu i Drohobyczu 26 i 28 sierpnia. Niestety, należy stwierdzić, że Komitety Powiatowe w tych dwóch miastach zachowały się w stosunku do lotów w sposób co najmniej dziwny, gdyż albo na lotach nie było nikogo z Komitetu, albo prawie nikogo.

28 sierpnia Potez, via Lwów, udał się z Drohobycza do Żółkiewki w Lubelskiem, następnie do Gorzkowa i Krasnegostawu. W tej miejscowości silnik samolotu zawiódł, wskutek połamania trybów przy magnetach. Przygnębienie ogarnęło organizatorów, z p. Lawiną na czele. Dzięki energji p. Dąbrowskiego, kier. dz. propag. w Z. Gł. L. O. P. P., pełniącego jednocześnie podczas lotów funkcje mechanika, oraz dzięki wydatnej pomocy szofera L. O. P. P. w Lublinie, p. Urbana, na drugi dzień po południu Potez był znów gotów do lotu, przewożąc jednego dnia w Krasnymstawie i Lubartowie przeszło 20 pasażerów.

1 września w obecności p. wojew. Bryły, odbył się drugi dzień lotów w Lubartowie, a w dn. 2.IX, po dwóch tygodniach lotów na terenach przygodnych, w najcięższych warunkach atmosferycznych, bez najmniejszego uszkodzenia, spowodowanego przez obsługę, samolot powrócił do Warszawy.



KÓŁKO MODELNICTWA LOTNICZEGO W RAWICZU


Un moulin qui tourne !.....
H. J. LECOQ
Société des
MOTEURS SALMSON
Système Canton Unné
102, RUE DU POINT-DU-JOUR - BILLANCOURT